

LE CRÉDIT MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

(Sciences Economiques et Politiques)

Présentée et soutenue le Mercredi 5 Juin 1929, à 14 heures

PAR

JEAN GUINARD

Diplômé de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales

Master of Arts in Economics

Président : M. NOGARO, professeur.

Suffragants { M. AFTALION, professeur.
 { M. PIRON, professeur.

PARIS

Imprimerie

LES PRESSES MODERNES

45, Rue de Maubeuge, PARIS

1929

LE CRÉDIT MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

(Sciences Economiques et Politiques)

Présentée et soutenue le Mercredi 5 Juin 1929, à 14 heures

PAR

JEAN GUINARD

Diplômé de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales

Master of Arts in Economics

Président : M. NOGARO, professeur.

Suffragants { M. AFTALION, professeur.
M. PIRON, professeur.

PARIS

Imprimerie

LES PRESSES MODERNES

45, Rue de Maubeuge, PARIS

1929

La Faculté n'entend donner aucune appro-
bation ni improbation aux opinions émises dans
les thèses; ces opinions doivent être consi-
dérées comme propres à leurs auteurs.



Introduction

« Il est certain toutefois que les Etats les plus célèbres dans l'histoire n'ont établi leur suprême grandeur que par la puissance qu'ils ont obtenue sur la mer ».

RICHELIEU. Testament Politique, III^e partie, Chapitre XII.

Alors qu'en 1914, le tonnage de notre Marine Marchande atteignait un total de 2.500.000 tonneaux, en 1922 l'Armement français avait non seulement réparé ses pertes de guerre qui s'élevaient à environ 900.000 tonneaux, mais réalisé au surplus un accroissement de plus de 1.300.00 tonneaux.

L'effort de la construction maritime avait été parallèle à celui de l'Armement, le nombre des cales de construction ayant passé de 68 à 91. On ne saurait trop estimer l'effort de nos armateurs et de nos entreprises navales de construction qui nous permet actuellement de transporter sur les navires français 60 % de nos importations et 40 % de nos exportations alors qu'avant la guerre, ces proportions étaient respectivement de 25 et de 40 %.

Ces efforts auraient-ils été faits en vain ? La situation actuelle n'est pas sans éveiller quelque inquiétude dans les milieux maritimes. Essoufflé par l'effort considérable fourni au lendemain de la guerre, l'Armement s'est trouvé plongé dans de graves embarras financiers, par suite de la baisse

des frêts; notre tonnage décroît légèrement mais régulièrement chaque année. Alors qu'il s'élevait à 3.800.000 tonneaux en 1922, il n'atteint plus 3.320.000 en 1928 (1).

Environ 800.000 tonnes de navires sont vieux de vingt ans et ainsi notre pourcentage de bateaux neufs est inférieur à celui des flottes anglaise et allemande qui, de plus, comprennent une plus grande proportion de navires à moteurs que la nôtre.

Nos chantiers ne travaillent qu'à 35 % de leur capacité de production et leurs prix sont au moins supérieurs de 20 % à ceux de leurs concurrents anglais. Alors que pendant l'année 1928 (2), il a été lancé en Grande-Bretagne 1.445.000 tonneaux, en Allemagne 376.000, en Hollande 166.000, au Danemark 138.000, en Suède 106.000, au Japon 103.000, aux États-Unis 91.000, la France venant au huitième rang n'en a lancé que 81.000; elle occupait le troisième rang en 1922. Ce chiffre est inférieur à celui d'avant-guerre qui, entre 1911 et 1914, oscillait entre 90 et 100.000 tonnes; il est cependant en augmentation de plus de 35.000 tonnes sur la moyenne annuelle des années 1923-1927.

Certes, il est nécessaire pour une Marine Marchande de posséder des navires récents pourvus des derniers perfectionnements, mais il importe également d'avoir des équipages entraînés et disciplinés. Or, le nombre de nos inscrits a passé de 36.000 en 1920 à 25.000 en 1928; en outre, le moins que

(1) Le Répertoire Général de la Marine Marchande, 1928-1929 édité par le Bureau Veritas indique les chiffres suivants :

1928		1.796 navires	3.319.253 Tx.
1927		1.853 navires	3.421.190 Tx.

(2) LLOYD'S Register of Shipping, 1928-1929.

l'on puisse dire sur leur état d'esprit est qu'ils montrent souvent quelque énervement.

Le Grand Cardinal avait bien compris la nécessité pour le pays de posséder une Marine Marchande prospère. Les conditions économiques ont changé; mais aujourd'hui, même plus qu'au XVII^e siècle, une nation ne peut avoir une industrie et un commerce indépendants de l'emprise étrangère s'il ne possède sa propre flotte de commerce. La Marine Marchande est un bon agent de placement des produits nationaux; de plus elle fait connaître la clientèle des commerçants étrangers qui exportent par son intermédiaire et elle est un puissant moyen d'expansion économique; les Allemands nous l'ont fait savoir à nos dépens avant la guerre. Si un commerçant français fait transporter ses marchandises sur un navire français, 8 % environ du fret payé par lui sont ensuite dépensés en France où il contribue à la production nationale; lorsque le transport est effectué par navire étranger, 15 % seulement sont dépensés sur le territoire français. C'est un véritable tribut que la France a payé à l'étranger pendant de longues années par suite de l'insuffisance du tonnage de sa flotte.

Nous ne reviendrons pas ici sur la nécessité de posséder une Marine Marchande prospère afin de faciliter la mise en valeur de nos colonies ou de permettre, en temps de guerre, un ravitaillement aisé de la Métropole et un transport rapide de nos troupes coloniales.

Quel doit être le tonnage de cette flotte marchande que tout le monde s'accorde à trouver nécessaire? Certains ont avancé un chiffre de cinq ou même six millions de tonnes. Il a été démontré qu'une flotte a besoin, pour vivre, non seulement de fret de retour, mais aussi de fret de sortie, car on ne peut pas exploiter un navire en le faisant voyager sur

lest dans l'un des deux sens. D'ailleurs, la Commission Extra-parlementaire de la Marine Marchande elle-même a déclaré que ce n'est pas le tonnage de navires qui manque à notre commerce d'outre-mer ; c'est, au contraire, notre commerce français d'outre-mer qui est insuffisant pour alimenter l'activité du tonnage sous pavillon français actuellement existant. Il est inutile de songer à l'augmenter encore de 1.600.000 tonnes qui, ne pouvant vivre que sur le fret de retour, seraient inexploitable.

Mais les 3.500.000 tonnes qui nous sont nécessaires, il importe de les conserver ; si les armateurs et les Pouvoirs Publics ne prennent pas les mesures adéquates à la situation, il est à craindre que le tonnage diminue encore pendant les années à venir. La crise actuelle est due en grande partie aux difficultés de trésorerie de nos compagnies de navigation : la baisse du franc — qui reste cependant notre unité monétaire — a fait que le prix en francs des navires a atteint des sommes considérables et qu'ainsi les trésoreries s'épuisent vite ; en outre, les impôts sont devenus de plus en plus lourds. Or, la Marine Marchande est par sa nature même une industrie internationale, vivant en dehors des barrières douanières. Le fret se négocie sur le marché international. Il est donc nécessaire que les armateurs français soient placés dans les mêmes conditions que leurs concurrents étrangers.

Les Gouvernements étrangers ont accordé, après la guerre, à leurs armateurs, l'aide la plus efficace sous des formes les plus diverses : primes, exemption d'impôts, crédits à longs termes et à faible intérêt, sans parler des encouragements indirects. De tous ces encouragements, c'est dans le domaine des facilités de crédit que l'on trouve les exemples les plus nombreux, en particulier en Angleterre, en Alle-

magne, en Italie. Le Crédit Maritime se généralisant, le Gouvernement français s'est trouvé à peu près dans l'obligation de l'instituer également en France, afin de ne pas laisser notre Marine Marchande dans une situation trop inférieure à celle de ses concurrents.

Le Gouvernement français a d'ailleurs toujours favorisé la constitution de sociétés ayant pour but de favoriser le développement de la richesse nationale, en exigeant d'elles toutes les garanties nécessaires à leur bon fonctionnement. C'est ainsi qu'ont été successivement créés la Banque de France, le Crédit Foncier, le Crédit Maritime Mutuel, le Crédit National, la Banque Nationale du Commerce extérieur, le Crédit Agricole, le Crédit hôtelier, le Crédit Fluvial et Maritime. Le Gouvernement, après de longs tâtonnements, — le premier projet, celui de M. de Monzie, date de 1915 — a pu finalement aboutir à faire voter par le Parlement la Loi du 2 août 1928, organisant le Crédit Maritime. Le besoin en était urgent car la loi de 1906 — qui organisait un système de prime à la construction et une compensation d'armement — n'ayant qu'une durée de douze ans étant ainsi venue à expiration en 1918, la Marine Marchande française était depuis dix ans à peu près laissée sans aucune protection, les navires subventionnés, paquebots et navires-citernes ne représentant qu'environ 20 % de notre tonnage.

Au cours de cette étude, nous étudierons successivement :

CHAPITRE PREMIER. — *Les difficultés d'exploitation de notre industrie maritime.*

CHAPITRE II. — *L'évolution de l'idée de Crédit Maritime en France avant et pendant la guerre.*

CHAPITRE III. — *L'évolution de l'idée de Crédit Maritime en France après la guerre.*

CHAPITRE IV. — *La loi Tardieu du 2 août 1928. Elaboration. Exposé. Critique.*

CHAPITRE V. — *Le Crédit Maritime à l'étranger, en particulier, en Angleterre, aux Etats-Unis et au Japon, en Allemagne et en Italie.*

Nous terminerons en donnant nos conclusions.

CHAPITRE PREMIER

Les difficultés d'exploitation de la Marine Marchande Française

§ 1. — Rapide historique de l'aide donnée par l'Etat à notre Marine Marchande

Ce n'est que depuis les règnes de Louis XIII et de Louis XIV que s'est exercée l'aide gouvernementale envers notre Marine Marchande. Auparavant des armateurs tels que Jacques Cartier et Jehan Ango avaient certes contribué à jeter un vif éclat sur notre pavillon ; cependant les marchandises françaises étaient transportées en majeure partie sur les navires hollandais et anglais. Colbert affirme que la France, au début du règne de Louis XIV, ne possédait que 600 navires sur les 20.000 qui circulaient alors dans le monde. Fouquet avait créé un droit de tonnage de cinquante sous par tonneau sur les navires étrangers entrant dans nos ports. Colbert, s'inspirant de l'acte de Navigation de Cromwell de 1651 renouvela ces dispositions en les aggravant par l'ordonnance de 1681 ; des surtaxes de pavillon, véritables suppléments de droits de douane, furent perçues sur les marchandises transportées sous pavillon étranger. On réserva le monopole du commerce avec nos colonies aux seuls navires français. C'est le régime de l'intercourse coloniale. Colbert cherchait ainsi à réserver au pavillon français le transport de toutes les marchandises françaises. L'Ordonnance de 1669, complétée

par l'Edit de 1673 créant le régime de l'Inscription Maritime, fut une autre forme d'aide à la Marine Marchande en favorisant les vocations maritimes par suite des avantages qui y étaient attachés.

Ce régime subsista jusque sous la Révolution et la Convention renforça ces dispositions par l'*Acte de Navigation du 21 septembre 1793* qui déclarait dans son article 2 : « *Aucun bâtiment ne sera réputé français, n'aura droit aux privilèges des bâtiments français, s'il n'a pas été construit en France ou dans les Colonies et autres possessions de France, ou déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi, ou confisqué* ».

Article 3 : « *Aucune denrée ne pourra être importée en France ou dans ses colonies et possessions, que directement par des bâtiments français ou appartenant au pays de production ou des ports de vente des produits ou de première exportation* ».

Article 4 : « *Le transport de port français à port français de marchandises, denrées ou autres produits français était réservé aux seuls navires français* ». C'était stipuler le monopole de la navigation au cabotage et au bornage qui subsiste encore aujourd'hui.

Ces dispositions furent complétées par la *Loi du 27 vendémiaire an II* qui stipulait notamment que les navires français ne pourraient, sans perdre leur nationalité, faire exécuter à l'étranger des réparations excédant six livres par tonneau.

Après la conclusion de la paix qui mit fin aux guerres de l'Empire, notre Marine Marchande ne pouvant faire face aux besoins de notre commerce, on dût renoncer à l'exclusion du pavillon étranger ; aussi, afin de protéger le pavillon français, la *Loi du 28 avril 1816* établit une surtaxe dite de pavillon pour toutes marchandises importées par navire étranger ; des

droits de navigation basés sur le tonneau de jauge étaient plus élevés pour les navires étrangers que pour les navires nationaux ; de plus, le commerce entre la France et ses colonies était exclusivement réservé au pavillon français ; on revenait au régime adopté avant la Révolution.

On dut cependant, pour éviter des représailles, atténuer ce système protecteur par des conventions successives : en 1822 avec les Etats-Unis, en 1826 avec la Grande-Bretagne, en 1840 avec les Pays-Bas, en 1842 avec le Danemark. En 1860, un traité fut signé établissant le libre-échange entre la France et l'Angleterre ; aux termes de cette convention, les navires construits en Angleterre pouvaient être francisés, moyennant paiement d'un droit de 70 francs par tonneau de jauge. La loi du 3 juillet 1861, applicable à la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion puis étendue à nos autres colonies par la loi du 9 juillet 1869 abolit le Pacte Colonial. Enfin, la *Loi du 19 mai 1866* supprima les surtaxes de pavillon et les droits de tonnage. La taxe de francisation qui avait été déjà réduite à 60 francs en 1864, fut abaissée à 2 francs ; comme mesure de compensation pour nos entreprises de construction navale, les matières brutes ou fabriquées entrant dans la construction, le gréement et l'armement des bâtiments furent admis en franchise.

Les résultats de la loi ne furent pas heureux ; on constata dès 1866 une diminution rapide du pourcentage du pavillon français dans l'ensemble de la navigation de nos ports (42 % en 1865, 32 % en 1870), ainsi que de nos constructions navales. Après la guerre de 1871, on crut pouvoir rétablir la situation en rétablissant les surtaxes de pavillon par la loi du 3 juillet 1872. Par crainte de représailles, il fallut abroger cette loi par celle du 28 juillet 1873. Le Gouvernement

nomma une Commission dans le but de venir en aide à notre Marine Marchande. La Commission de 1873 proposa d'abord d'organiser l'hypothèque maritime qui fut instituée par la loi du 10 décembre 1874, remplacée depuis par celle du 10 juillet 1885.

Après sept ans de recherches, les travaux de la Commission aboutirent au vote de la *Loi du 29 janvier 1881* qui instituait une prime à la construction de 10 à 60 francs selon le mode de construction et suivant le tonnage et une prime à l'armement accordée seulement aux navires au long cours, établie d'après le tonnage et la distance parcourue, et décroissante suivant l'âge du navire. Les navires de construction française bénéficiaient de la prime entière; les navires de construction étrangère d'une demi-prime. Les armateurs avaient ainsi avantage à faire construire leurs navires en France, mais les constructeurs en profitèrent pour hausser leurs prix et toucher ainsi une fraction de la prime à l'armement. Cette prime était accordée pour une durée de dix ans à partir de la promulgation de la loi et non de la francisation du navire. Le résultat fut que les navires construits pendant les années 1881-1882... touchaient la prime pendant dix, neuf ans..., aussi les armateurs s'empressèrent-ils de faire construire leur nouvelles unités; à partir de 1884, ils réduisirent leurs commandes dans de grandes proportions.

La *Loi du 30 janvier 1893* avait pour objet d'aider plus efficacement la construction. Elle releva très notablement les taux de la prime à la construction et supprima la demi-prime à l'armement sur les navires construits à l'étranger, ce qui suscita les protestations de nos armateurs qui ainsi versaient par incidence la plus grande partie de leur prime aux constructeurs. Les primes à l'armement furent accordées aux na-

vires pendant dix années à partir de leur francisation ; elles étaient plus élevées pour les voiliers que pour les vapeurs sous prétexte qu'il fallait protéger la navigation traditionnelle. Les résultats de cette loi furent désastreux. Les capitaux affluèrent pour construire des grands voiliers de 2 ou 3.000 tonnes qui souvent naviguaient sur lest, uniquement pour toucher la prime. Entre 1893 et 1902, on construisit plus de voiliers en France que dans le reste du monde ; notre tonnage d'ensemble augmenta, mais la valeur de notre flotte n'augmenta pas en proportion.

La suppression de la demi-prime et les avantages donnés aux voiliers, alors qu'il aurait fallu protéger la navigation à vapeur, explique pourquoi la part de notre pavillon dans le mouvement des ports qui avait atteint 34 % dans les années 1881 et 1882, n'oscilla plus qu'aux environs de 29,5 % dans la période de 1893 à 1901 (1).

« De 1870 à la fin du siècle, l'absence de protection, la maladresse de certains systèmes de protection, l'instabilité successive de tous ceux qui furent tentés, amenèrent ce résultat qu'en 1900 le tonnage net de la flotte commerciale française était inférieur à celui de 1870 (1.072.241 en 1870 contre 1.037.726 en 1900). Pour mesurer la portée de cette chute il faut se rappeler que, dans la même période, le tonnage mondial avait plus que doublé » (2). Une Commission fut instituée par Décret du 9 février 1897 ; elle se livra à une enquête étendue et soumit des propositions au gouvernement ; elles servirent de base au projet déposé par ce dernier le 14 novembre

(1) LOUIS ROUX. L'avenir de la construction navale et de l'armement maritime en France, page 105.

(2) PAUL DE ROUSIERS. Les grandes industries modernes, T. IV. p. 230.

1897. La loi instituant le nouveau régime de primes à la Marine Marchande ne fut votée qu'au commencement de l'année 1902.

La Loi du 7 avril 1902 avait surtout pour objet de venir en aide aux armateurs. Les primes à la construction restèrent celles de la loi de 1893 ; les primes à la navigation étaient proportionnelles au tonnage et à la distance parcourue ; les primes accordées aux vapeurs furent amenées au taux de celles des voiliers. La loi institua, en outre, une *compensation d'armement* calculée d'après le tonnage du navire et d'après le nombre de jours d'armement ; elle était allouée indistinctement aux navires de construction française ou étrangère, mais elle ne pouvait être cumulée avec la prime à la navigation ; les armateurs avaient un droit d'option entre les deux primes pour chaque voyage.

Afin de limiter les charges imposées au Trésor, on limita le crédit des primes accordées en douze années à 50 millions pour les constructeurs et à 150 millions (dont 15 destinés à l'exploitation des voiliers) pour les armateurs et on crut devoir limiter à 600.000 tonneaux le maximum du tonnage primé. Ces deux dernières limitations n'avaient aucun rapport entre elles et devaient entraîner l'échec de la loi, il eut fallu 238 millions au lieu de 150 pour primer tout le tonnage indiqué ; l'insuffisance de ce crédit empêchait l'Etat d'allouer aux constructeurs plus de 30 millions et demi sur les 50 millions prévus. Le résultat fut que les intéressés s'empressèrent de prendre rang et dès le 20 décembre 1902, le crédit était épuisé par un tonnage de 273.000 tonneaux au lieu des 600.000 qui avaient été estimés nécessaires. Après une période de travail exagéré sur nos cales maritimes, il y eut un arrêt brusque de toute activité. Dès 1903, un Décret institua

une Commission Extra-parlementaire pour examiner la situation des industries maritimes et étudier les réformes susceptibles de l'améliorer ; à la suite de ces travaux un projet fut rédigé ; ce projet, très peu modifié, devint la loi du 19 avril 1906.

La *loi du 19 avril 1906*, dont la durée avait été fixée à douze ans, établit pour la construction et l'armement un régime distinct. Une prime fut allouée au constructeur pour combler la différence entre les prix de revient français et étrangers. La prime à la navigation fut supprimée et la compensation d'armement, seule maintenue, fut attribuée à tous les navires construits tant en France qu'à l'étranger. La prime allait en décroissant à mesure que le tonnage du navire augmentait et que la vitesse diminuait ; elle fut stipulée payable à chaque navire jusqu'à ce qu'il atteignît l'âge de douze ans. Seuls avaient droit à la compensation d'armement les navires ayant transporté, depuis leur départ jusqu'à leur retour dans un port de France une quantité de marchandises représentant un pourcentage déterminé de leur jauge sur un certain parcours. Le résultat de cette loi fut une augmentation sensible de notre tonnage qui s'accrut de 400.000 tonnes entre 1906 et 1914 ; « cette loi, déclare M. de Rousiers (1) produisit de bons effets, sans déterminer aucun armateur à entreprendre une navigation plutôt qu'une autre, laissant chacun établir ses programmes d'activité d'après des éléments économiques et commerciaux, au lieu de les influencer par la considération des primes à encaisser. Malheureusement, la guerre de 1914 arrêta toute construction navale et la loi votée pour douze ans, arriva à son terme le 18 avril 1918, avant la fin des hostilités. »

(1) Les grandes industries modernes, IV, page 230.

L'application des diverses lois de primes a coûté plus de 700 millions au Trésor (1). On peut assurer que plusieurs centaines de millions furent dépensés en pure perte. Cependant, la construction et l'armement avaient certes besoin de protection. Alors que la marine britannique profitait de la pratique du libre-échange, notre agriculture et notre industrie nous obligeaient à un *régime protectionniste* peu propice aux échanges internationaux et par suite à la Marine Marchande.

La *situation géographique* des ports français ajoute un autre désavantage au précédent : un long-courrier français, quittant un de nos ports, ne peut faire escale dans aucun de ces ports où l'on peut facilement recruter du tonnage : Hambourg, Rotterdam, Anvers. Au contraire, les marines concurrentes du Nord de l'Europe peuvent percevoir des frets minimes pour les marchandises françaises qu'elles prennent en cueillette et qui ne sont pour elles qu'un chargement de complément. Aussi le seul moyen pour nos lignes de pouvoir concurrencer les lignes étrangères est-il de reporter leurs têtes de ligne à Hambourg ou Anvers : c'est ce qu'ont fait plusieurs de nos compagnies de navigation.

La *nature des marchandises* de notre commerce d'ex-

(1) D'après divers documents consultés, en particulier d'après les documents officiels émanant du Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande, les coûts et les résultats *approximatifs* des diverses lois de primes peuvent être résumés comme suit :

Lois successives	Tonnage construit	Prime	
		construct.	navigat.
Loi du 29 janvier 1881 :	474.000 Tx.	31 millions	91 millions
Loi du 30 janvier 1893 :	880.000 Tx.	50 millions	261 millions
	(dont 500.000 Tx. de voiliers)		
Loi du 7 avril 1902 ..	360.000 Tx.	38 millions	120 millions
Loi du 19 avril 1906 ..	756.000 Tx.	84 millions	39 millions
		203 millions	511 millions

portation est également peu favorable à la création d'une Marine Marchande « La France exporte à peu près exclusivement des marchandises légères et coûteuses, à destinations dispersées, incapables par suite de constituer des chargements complets » (1). Les Allemands avaient pu créer une puissante Marine Marchande avant la guerre par suite des exportations de leur industrie lourde. Notre situation, à ce point de vue, semble s'être un peu améliorée; nous exportons actuellement plus de fer, de phosphates et de ciment qu'avant la guerre, mais cependant notre trafic de sortie est encore nettement insuffisant. Un seul fait l'établira : le tonnage de long-cours exporté pendant l'année 1924 aurait pu être assuré par 50 navires seulement, de 5.000 tonneaux de portée en lourd et effectuant 5 voyages par an, si les marchandises avaient été méthodiquement groupées (2).

§ 2. — Les charges de l'Armement Français après la guerre

Toutes les marines marchandes ont subi depuis 1920 une crise générale des frets provoquée, d'une part par l'augmentation de plus de 30 % du tonnage mondial des navires de commerce entre 1914 et 1920, d'autre part par la diminution du trafic maritime qui n'a retrouvé qu'en 1925 seulement son tonnage d'avant-guerre.

Aux désavantages d'ordre géographique, douanier et économiques qui existaient avant la guerre, l'après-guerre a ajouté au détriment du pavillon français, des charges que ses concurrents n'ont pas à supporter.

(1) Rapport de M. MILLERAND de 1906.

(2) Rapport de M. DE ROUSIERS à la Commission Extra-parlementaire de 1922.

1° *Surcharge de capital.* — Pendant la guerre nos chantiers de construction navale travaillèrent à fabriquer du matériel militaire et des munitions. Les constructions navales furent à peu près suspendues. Nos armateurs achetèrent des navires à l'étranger à un prix prohibitif. Le tonnage construit en France et acheté à l'étranger pendant la guerre s'éleva à 459.000 tonneaux. La période de guerre avait fait subir à notre flotte de commerce des pertes s'élevant à 924.000 tx coulés ou saisis et 204.000 tx disparus pour faits de mer ou par suite de transformation ou de démolition, soit un total de 1.128.000 tx. Les pertes nettes ressortaient donc au chiffre de 669.000 tx; notre flotte, à la fin des hostilités, avait un tonnage de 1.178.000 tonneaux.

L'accord Maclay-Clémentel, signé le 18 octobre 1918, nous livra 569.000 tx, mais ce fut pour nous une opération financière désastreuse; les Anglais, au contraire, favorisèrent la reconstitution de la flotte allemande; en 1921 ils vendaient à Hamburg Sud Amerikanische, pour une somme de £ 150.000, le Cap Polonia de 20.600 tx presque le prix d'un cargo en bois de 3.000 tonnes de l'accord Maclay-Clémentel; alors que la Compagnie Sud Atlantique en avait offert un prix bien supérieur. La répartition définitive de la flotte allemande, livrée aux Alliés en exécution des clauses du Traité de Versailles, nous attribua 505.000 tonnes, d'une valeur commerciale moyenne. Enfin la liquidation de la flotte d'Etat dont le déficit d'exploitation atteignit environ deux milliards de francs livra à l'Armement privé 660.000 tonneaux.

L'accord Maclay-Clémentel, la livraison des navires ennemis, la liquidation de la flotte d'Etat permirent à l'Armement d'acquérir un total de 1.734.000 tx. Par suite des achats directs de nos armateurs, le 31 décembre 1925 notre

Marine Marchande avait un tonnage de 3.400.000 tonneaux.

Mais les circonstances dans lesquelles eurent lieu la reconstitution de notre flotte conduisirent les armateurs à avoir un tonnage surcapitalisé. M. de Rousiers a essayé de calculer cet extra-coût. D'après lui, en 1920, 1.500.00 tonneaux étaient surcapitalisés à raison de 490 francs par tonneau; la surcapitalisation de la flotte aurait donc pu être estimée à 735 millions de francs. De tels chiffres ne peuvent être que des évaluations, mais il est un fait certain, c'est que les armateurs français ont reconstitué leur tonnage après la guerre à un prix de revient bien plus élevé que celui des marines concurrentes.

De plus, alors que l'Etat français, par la Loi du 17 avril 1919, a établi le principe de la réparation intégrale pour les dommages causés aux sinistrés des régions envahies, la loi de 1877 déclare que les armateurs, ayant perdu des navires réquisitionnés dans les conditions prévues par cette loi, ne seront indemnisés que sur la base de la valeur des dites unités, soit au jour de leur prise en charge par l'Etat, soit au jour de leur perte; mais il n'a jamais été alloué, en cas de perte de navire au cours des hostilités, la valeur de remplacement comme dans le cas des réparations terrestres.

Le fisc n'admet pas lui, non plus, que les armateurs amortissent la valeur de remplacement du navire, mais seulement la valeur indiquée au bilan. L'amortissement, calculé sur la valeur dépassant celle qu'avait le navire à sa construction, doit être considéré comme un bénéfice et par conséquent supporter la taxe de 15 % sur les bénéfices commerciaux et industriels. Il ne semble cependant pas que le fait de remplacer un navire constitue en aucune manière un enrichissement, et par conséquent un bénéfice; une telle politique financière pousse à l'imprévoyance et n'est évidemment pas propice à

inciter nos compagnies de navigation à renouveler leur flotte.

D'ailleurs l'Armement français a un bien plus grand obstacle encore à surmonter : surcapitalisation actuelle d'une partie du tonnage, sommes insuffisantes allouées pour les navires perdus, amortissement permis sur la valeur nominale et non sur la valeur réelle, ne font naître que des difficultés financières temporaires qui disparaîtront au cours des années à venir ou qui ont même déjà disparu. La principale cause de la difficulté d'exploitation du navire français se trouve dans le fait que son prix de revient, en particulier comparé au prix de revient anglais, est environ 25 % supérieur à ce dernier pour les cargos, la majoration étant un peu moindre pour les paquebots. Nos constructeurs sont obligés de faire venir de loin les approvisionnements de charbon et de fer dont ils ont besoin, alors que leurs rivaux anglais, dont les prix constituent l'étalon en la matière, les trouvent réunis à pied d'œuvre ; de plus, parce qu'ils n'ont jamais eu le volume de commandes qui leur eût permis de se spécialiser et de s'organiser pour le travail en série. Pour être équitable, il faut ajouter que les chantiers britanniques sont les moins chers du monde, surtout parce qu'ils réduisent le plus possible leur prix de vente qui est à peine au-dessus de leur prix de revient. Il leur faut des ordres à tout prix. Les chantiers de production britanniques ont une capacité de production d'environ quatre millions de tonnes par an ; or il n'a été lancé en 1928 que 1.445.000 tx. La moitié des chantiers au moins doit donc disparaître. La lutte entre eux est très âpre pour s'arracher la clientèle et il ne semble pas que l'armement rencontrera avant longtemps d'aussi favorables conditions pour traiter (1).

(1) *Journal de la Marine Marchande*. La Crise des Chantiers navals britanniques par RENÉ MOREUX.

2° *Charges sociales.* — L'art. 427 du Traité de Versailles émit le vœu, afin d'améliorer le sort des travailleurs, « d'adopter la journée de huit heures ou la semaine de quarante-huit heures de travail et d'un repos hebdomadaire de vingt-quatre heures au maximum devant comprendre les dimanches, toutes les fois que la chose serait possible.

La Loi du 2 août 1919, complétée par le Décret du 24 février 1920, a adopté la journée de huit heures pour le travail à bord, même pour les agents du Service Général. Le législateur français avait pensé que cette mesure serait adoptée par les autres nations maritimes; il n'en fut rien. A la Conférence de Gênes de 1920, un projet de Convention Internationale pour la limitation à huit heures de travail à bord fut rejeté. Le Décret Rio du 5 septembre 1922, tout en maintenant à huit heures la durée de travail des hommes de la machine, rétablit le service à deux quarts pour le personnel du pont et du Service Général.

En janvier 1925, le Bureau International du Travail puis en avril de la même année, le Gouvernement français n'ont pu obtenir de porter la question des huit heures à l'ordre du jour de la Conférence Générale de 1926. Cependant, le Décret du 31 mars 1925 a abrogé le Décret Rio et rétabli la journée de huit heures à bord des navires de notre Marine Marchande.

Un écrivain maritime notoire, M. René La Bruyère (1), estime que la loi de huit heures a eu pour conséquence de grever notre armement d'une charge supplémentaire de 150 millions par an; de plus le rendement de nos navires est moindre que celui de nos concurrents; car il a fallu prendre

(1) RENÉ LA BRUYÈRE. *Revue Politique et Parlementaire* du 10 septembre 1922.

la place nécessaire à l'équipage de supplément sur l'espace réservé aux passagers et aux marchandises.

Cette loi semble être un événement définitif; or, seule avec la France, l'Australie applique la loi de huit heures sur les navires; les armateurs français se trouvent ainsi lourdement handicapés en face de leurs concurrents étrangers.

En outre, la législation française possède un ensemble de dispositions pour défendre les intérêts du marin : pensions d'invalidité et pensions de retraite, obligation de rapatriement, mesures concernant l'hygiène et la sécurité, retraites pour les veuves et les orphelins. Toutes ces dispositions, si équitables soient-elles, constituent une charge supplémentaire pour nos armateurs, les législations étrangères n'étant pas toujours aussi généreuses vis-à-vis des équipages de leur Marine Marchande.

3° *Charges fiscales.* — Toute transaction concernant un navire français donne lieu à la perception de droits au profit du Trésor.

Droit d'enregistrement. — Avant la guerre, les mutations de navires étaient soumises à un droit fixe de 3 francs. En 1916, le principe de sa proportionnalité a été établi. Actuellement, la mutation des navires de plus de 100 tonneaux est frappée d'un droit de 3 % de la valeur du navire pour les achats en France et à l'étranger (Loi du 29 avril 1926) et de 6,60 % pour les ventes à l'étranger.

Les législations étrangères appliquent un droit de mutation beaucoup moins élevé : En Allemagne il est d'une livre pour un navire de moins de 100 tonneaux et de 7 livres pour un navire de moins de 5.000 tonneaux; en Hollande il n'existe qu'un droit fixe de 1 Fl. 50; en Allemagne, à Hambourg,

le droit de mutation est de 8 à 80 Marks pour les navires dont la valeur est comprise entre 5.000 et 500.000 marks. Au delà de cette somme, un droit de 14 marks est ajouté pour les tranches de 100.000 marks supplémentaires.

On peut dire que le droit de mutation, par son taux élevé, est un grand obstacle au renouvellement de notre flotte marchande.

Taxe à l'importation. — Aux termes de l'art. 22 du Décret du 28 décembre 1926, portant codification de la législation en matière d'impôts sur le chiffre d'affaires, les navires importés sont frappés d'une taxe à l'importation de 2 %. Cette taxe est la contre-partie de la taxe sur le chiffre d'affaires qui frappe la construction des navires sur les chantiers français; elle est également perçue sur les articles ou produits fabriqués servant à la réparation ou à la transformation des navires français à l'étranger.

En Angleterre, en Allemagne, en Hollande il n'existe aucune taxe grevant les importations de navires en provenance de l'étranger.

Droit de douane. — Un droit de douane est perçu sur tout navire importé, construit ou achevé à l'étranger; il s'élève à 3 fr. 40 ou 8 fr. 50 par tonneau de jauge nette suivant que le pays d'origine bénéficie ou non du régime de la nation la plus favorisée; il est également perçu sur les produits fabriqués ayant servi à la réparation ou à la transformation d'un navire de mer (1).

(1) Nous verrons ultérieurement, dans le chapitre IV, que la taxe sur le chiffre d'affaires et la taxe à l'importation ont été supprimées pour les navires bénéficiant des allocations de la Loi du 2 Août 1928. De plus, selon l'art. 13 de cette loi les articles et produits fabriqués devant être utilisés à la construction, au gréement et à l'armement des bâtiments de mer, mais non ceux utilisés pour leur réparation ou leur transformation, seront dispensés du droit de douane ainsi que de la taxe à l'importation.

Aucun pays étranger ne soumet l'importation des navires à un droit de douane.

La lourde charge que sont les droits fiscaux pour l'Armement français est illustrée par l'exemple suivant (1) : si un armateur veut acheter ou vendre un navire de 5 millions de francs à l'étranger, le montant des droits qu'il paiera sera selon les pays de :

France	330.000 francs	275.551 francs
Angleterre	869 francs	869 francs
Allemagne	830 francs	830 francs
Hollande	15 francs	15 francs

Réparations autorisées à l'étranger. — Outre les dispositions précédentes, il en existe une autre qui rend difficile l'exploitation maritime en France. L'art. 8 de la Loi du 27 vendémiaire an II, modifié par l'art. 15 de la Loi du 7 avril 1902, dispose que, sauf cas de force majeure, un navire cesse d'être considéré comme français s'il a subi à l'étranger des réparations excédant 15 francs par tonneau de jauge brute et ainsi doit payer la taxe à l'importation et le droit de douane. Il est devenu évident que ce chiffre, limite d'avant-guerre, n'est plus à la parité des prix actuels et qu'il faudrait au moins en envisager l'élévation.

Interdiction de sortie. — Pendant la guerre, la Loi du 11 novembre 1915 avait interdit le passage des navires français sous pavillon étranger à moins d'une autorisation exceptionnelle de l'Etat. Cette mesure avait été également prise par les autres nations maritimes. Quand cette loi arriva à expira-

(1) Cet exemple est extrait du *Journal de la Marine Marchande* du 6 décembre 1928 « Sujets de méditations pour un Ministre de la Marine Marchande » par RENÉ MOREUX.

tion, elle fut remplacée par le Décret du 13 octobre 1921 instituant un régime analogue. Il est vrai que l'Administration accorde généralement les autorisations de vente, cependant certaines ventes à option de navires ont été empêchées, parce que le délai d'opposition était trop court pour permettre l'accomplissement des formalités d'autorisation nécessaire.

4° *Charges de Trésorerie.* — Après la guerre nos compagnies de navigation avaient un grand besoin de capitaux, par suite de la dépréciation du franc, pour le renouvellement de leur flotte et pour la constitution d'un fonds de roulement. Elles éprouvèrent de grosses difficultés à emprunter. Alors que vers 1922 les armateurs anglais trouvaient des prêteurs à 7 %, nos armateurs n'en trouvaient qu'à 11 ou même 12 % à la même époque.

Au cours des chapitres suivants, nous aurons lieu de remarquer la difficulté qu'a toujours eu l'armement français de trouver des capitaux et nous étudierons les moyens que l'on a voulu appliquer pour qu'il puisse s'en procurer dans des conditions normales.

CHAPITRE II

L'évolution de l'idée de Crédit Maritime en France, avant et pendant la guerre

§ 1. — Les sûretés réelles en Droit Maritime Français

Au moment où les transactions commerciales entre les peuples étaient effectuées par des vaisseaux à voile de petit tonnage, la propriété du navire était généralement répartie en un grand nombre de co-propriétaires, afin de fractionner les risques courus ; mais par suite de l'application de la vapeur dans l'industrie des transports, de grandes sociétés se constituèrent qui émirent actions et obligations ; dès leur fondation elles eurent en France de la difficulté à se procurer des capitaux. Un des représentants les plus écoutés de l'Armement déclarait à M. Le Cesne, président de la Commission d'enquête de 1870 sur la Marine Marchande : « Le défaut de capital est la crise qui afflige le plus les industries maritimes, l'armateur n'ayant jamais devant lui que le vide absolu et l'argent faisant en France complètement défaut pour la Marine ». Alors qu'avant la guerre les compagnies étrangères étaient un objet d'orgueil pour leurs Nationaux, la situation financière de nos compagnies françaises n'était guère brillante. Lorsque la Compagnie Générale Transatlantique en 1902, la Compagnie des Messageries maritimes en 1905, voulurent accroître leur capital, elles furent obligées d'émettre

des actions de priorité; alors que l'intérêt de l'argent diminuait (la rente française avait été convertie de 3,5 % à 3 % en 1902) on constata une augmentation progressive de l'intérêt lors des différentes émissions d'obligations. Les Messageries Maritimes empruntaient à 3,50 % en 1896 et en 1904 et à 5 % en 1912; la Compagnie Générale Transatlantique empruntait à 3 % en 1887 et en 1897, à 4 % en 1911, à 5 % en 1914. Ce sont les Compagnies de Navigation qui, les premières, ont pris à leur charge tous les impôts et taxes présents et futurs dont les coupons pourraient être grevés afin d'attirer la sympathie du public. Les grands établissements de crédit ont, eux aussi, semblé partager la défiance de ce dernier.

A la signature de l'armistice, l'industrie des transports maritimes, grâce aux bénéfices appréciables réalisés par eux pendant la guerre, jouit de l'engouement général. Les actions des Compagnies de Navigation atteignirent en Bourse des cours jusque-là inconnus. Nos Compagnies de Navigation purent, durant l'année 1920, doubler ou tripler leur capital sans difficulté; l'année 1919 avait été une année de frêts élevés, les frais d'exploitation n'avaient pas encore été accrus dans de trop fortes proportions, les bénéfices réalisés furent considérables. Mais dès les premiers mois de 1920, la situation se modifia, les frêts commencèrent à subir une baisse importante qui s'accrut de plus en plus, baisse motivée par la diminution de l'importance des chargements et par le fait que la flotte mondiale atteignait un tonnage bien supérieur à celui de 1914 (1). Le charbon de soute augmenta considéra-

(1) 49 millions de tonnes en juillet 1914.

57 millions de tonnes en 1920.

blement de prix ; de plus, la loi de huit heures fut appliquée à notre armement. Les actions de nos Compagnies de Navigation subirent une baisse considérable ; en outre celles-ci avaient de grands besoins d'argent pour l'exploitation de leur flotte et pour l'acquisition de nouveaux navires.

Le Crédit personnel faisant défaut, quelle est en France la valeur du crédit réel maritime par lequel le prêteur peut exercer une action sur la chose qui constitue la garantie du prêt ? Jusqu'en 1874, la seule modalité de crédit réel permise par la loi était le prêt à la grosse par lequel l'armateur ou le capitaine recevait une somme d'argent garantie par un privilège sur le navire ou sur la cargaison, ou sur l'un et l'autre (article 191 code de commerce). En cas de perte ou de détérioration de la chose prêtée, le prêteur n'avait droit à aucun remboursement ou seulement à une somme inférieure à celle prêtée.

Le prêt à la grosse ne fonctionnait que pour l'armement, non pour la construction ; or, le crédit devenait de plus en plus nécessaire par suite du prix élevé des navires ; on avait recours à des moyens détournés afin de se procurer l'argent indispensable. L'armateur transmettait fictivement la propriété du navire à son créancier, celui-ci s'engageait dans une contre-lettre à le laisser à la disposition de l'armateur. Cette opération interdite par les articles 2.078 du Code Civil et 93 du Code de Commerce prohibant le pacte comissoire, mais cependant admise par la jurisprudence par suite de nécessité, présentait de graves inconvénients. Si le créancier, abusant de sa qualité de propriétaire supposé, vendait le navire par suite de la transcription en douane, l'armateur ne pouvait revendiquer sa propriété contre le tiers acquérant.

La Loi du 10 décembre 1874, remplacée par la Loi du 10 juillet 1885, s'efforça d'améliorer l'organisation du Crédit Maritime en créant l'hypothèque maritime, qui peut s'appliquer aussi bien à la construction qu'à l'armement des navires. Le prêteur hypothécaire possède un droit de suite qui dure autant que l'hypothèque et un droit de préférence qui le fait passer avant les créanciers chirographaires; mais il ne vient qu'après les créanciers privilégiés lorsqu'il est en concurrence avec eux.

L'hypothèque maritime n'a pas eu le succès escompté par le législateur — en grande partie à cause de l'imperfection de notre régime hypothécaire; — elle n'a pas en effet grande valeur, car les privilèges maritimes (art. 191 Code du Commerce) sont très nombreux et de plus ils présentent un caractère occulte qui les rendent dangereux pour le créancier hypothécaire.

Les banques créées après la promulgation de la Loi de 1874 — telles que le Crédit Maritime de France, le Crédit Foncier Maritime, la Banque Maritime — dans le but d'effectuer des opérations de crédit nécessaires au développement du crédit hypothécaire — disparurent quelques années après leur fondation. Il est vrai que leur insuccès ne tint pas au but pour lequel elles furent fondées et dont elles s'occupèrent plus ou moins, mais à la façon désastreuse dont elles furent gérées. La dernière, la Banque Maritime resta une bonne affaire tant qu'elle s'occupa d'opérations maritimes et ne fut acculée à la liquidation que le jour où elle se lança dans les spéculations financières.

Il existe encore des Banques pratiquant le crédit maritime, mais il ne constitue qu'une faible partie de leurs opérations.

L'Etat français a essayé lui-même d'accorder des prêts à l'armement. C'est ainsi qu'au début de la guerre, ému de la raréfaction de notre tonnage, il fit voter par le Parlement la Loi du 19 avril 1915, par laquelle l'Etat s'engageait à garantir au Gouvernement britannique le paiement de la partie non immédiatement exigible du prix de vente des navires à vapeur capturés, dont les armateurs français se rendraient adjudicataires. La garantie ne pouvait porter que sur 75 % au maximum du prix de vente, et devait être accordée dans chaque cas particulier par un arrêté pris par le Ministre de la Marine, après avis du Ministre des Finances. La loi n'eut qu'une portée très restreinte, le Gouvernement anglais ayant été amené à utiliser lui-même les navires capturés ; aussi cinq navires seulement, d'une jauge brute de 12.000 tonneaux environ, ont pu être acquis sous ce régime.

Le Gouvernement, cependant, préoccupé par l'importance du problème du ravitaillement, fit voter, après plusieurs mois de discussions, la Loi du 30 mars 1917 qui autorisait l'Etat français, sous des conditions bien déterminées — en particulier obtention d'une hypothèque de premier rang — à consentir aux armateurs français au cours de la guerre et des dix-huit mois qui suivraient la signature du traité de paix, des avances pouvant atteindre un total de 160 millions de francs, soit 100 millions pour la construction et 60 millions pour l'achat. Les navires devaient être construits sur les chantiers français et tout navire étranger acheté avec l'aide pécuniaire de l'Etat devait être immédiatement francisé.

Le taux de l'intérêt des avances avait été fixé à 6 % l'an, une ristourne du $\frac{1}{3}$ étant accordée aux armateurs pour toute la période pendant laquelle ils auraient pratiqué avec leurs navires la navigation coloniale. Les avances ne pou-

vaient excéder 50 % ou 70 % du prix d'achat ou de construction des navires, suivant qu'il s'agissait d'entreprises qui possédaient ou non une flotte brute totale supérieure à 20.000 tonneaux.

Cette loi, comme la précédente, resta inopérante; l'achat des navires à l'étranger fut à peu près impossible par suite de l'interdiction des transferts de pavillon ou des ventes éditées par la plupart des états étrangers; de plus, nos chantiers de construction navale, travaillant principalement à la fabrication des munitions ne construisaient plus guère de navires.

§ 2. — Le projet de M. de Monzie, du 7 mai 1915

Le 7 mai 1915, M. de Monzie déposa une proposition de loi dans le but d'organiser en France le Crédit Maritime hypothécaire. Le projet consiste principalement dans une réorganisation de l'hypothèque maritime et il applique au Crédit Maritime les règles du Crédit hypothécaire terrestre créé par le décret de 1852.

Dans l'exposé des motifs, il est indiqué « qu'à la faveur de la liberté, toutes les combinaisons si variées et si souples d'assurance, de prêt et de mutualité, tous les systèmes d'association entre prêteurs et emprunteurs, de partage, de responsabilité et de bénéfice, entre capitalistes et armateurs, pourront s'essayer et se développer. C'est parmi cette excitation d'idées et cette concurrence de systèmes que naîtra certainement la formule la meilleure du crédit hypothécaire maritime ».

Article Premier. — Les sociétés de crédit hypothécaire maritime devront satisfaire à certaines conditions,

tout en restant régies par les lois et les règlements ordinaires sur les sociétés commerciales.

Article 2. — Les sociétés de crédit hypothécaire maritime seront celles « qui ont pour objet unique ou partiel d'effectuer des prêts garantis par des hypothèques sur des navires construits ou en construction, sur des immeubles à destination principalement maritime et sur des outillages fixés au sol et également à destination maritime ».

Il est à remarquer qu'il n'est pas déclaré quelles sont les sociétés de Crédit Maritime hypothécaire qui sont admises à bénéficier de la loi ; on verra plus loin que c'est le Gouvernement qui a le soin d'apprécier l'opportunité de la constitution de telle société. D'ailleurs, l'article 2 permet l'octroi d'un prêt quelle que soit sa destination, pourvu que l'hypothèque porte sur un navire ou sur un immeuble à destination maritime ; or dans les motifs, l'auteur avait pris soin de préciser qu'il s'agissait d'aide à la Marine Marchande, soit pour faciliter l'exploitation des navires ou mieux encore la reconstitution de notre flotte.

Titre Premier. — Obligations des Sociétés.

Trois questions sont examinées :

- a) Les conditions de la constitution des Sociétés de crédit hypothécaire maritime ;
- b) Le fonctionnement des Sociétés ;
- c) Les conditions des prêts.

.....

a) Seules peuvent bénéficier des avantages prévus, les sociétés autorisées et dont les statuts ont été approuvés par décret contresigné du Ministre de la Marine et du Ministre des Finances.

C'est l'application du régime de l'autorisation préalable, en vigueur pour les sociétés par actions avant la loi de 1867. On ne comprend pas très bien comment on peut concilier la liberté que préconise M. de Monzie pour la constitution de ces sociétés, — thèse qu'il semble ne défendre que d'une façon tout oratoire dans l'exposé des motifs — avec le régime de l'autorisation préalable, c'est-à-dire de l'arbitraire. Le but de cette restriction est, d'après l'auteur de la proposition de loi, de permettre au Gouvernement de limiter le nombre de sociétés selon les nécessités des besoins de l'armement. Il eut été plus logique de laisser le législateur régler les conditions, ou mieux encore de ne créer qu'un seul grand établissement de crédit hypothécaire, profitant ainsi de l'expérience fournie par l'évolution du Crédit Foncier.

b) Le fonctionnement des sociétés de crédit est sujet à plusieurs obligations :

1° Déposer à la caisse des dépôts et consignations les valeur figurant à l'actif du bilan spécial aux opérations hypothécaires (art. 11), ceci afin d'inspirer toute confiance au porteur du titre d'obligation hypothécaire et afin d'attirer les souscripteurs vers les opérations maritimes; mais ne vait-on pas ainsi à l'encontre du but que l'on s'était proposé, car l'activité d'une banque dépend non seulement de la disponibilité des capitaux qui lui sont confiés, mais aussi de son capital social.

2° Tenir un compte spécial pour les prêts hypothécaires maritimes, si les sociétés effectuent d'autres opérations (art. 5). On ne peut que louer l'auteur de la proposition d'avoir songé à faire tenir par la société un compte spécial pour les prêts hypothécaires, si celle-ci effectue d'autres opérations, car nous avons assisté à la déconfiture des banques dites de

Crédit Maritime constituées après la promulgation de la Loi de 1874, et qui s'occupaient de toute autre chose que de questions maritimes. Il est nécessaire d'éviter le retour de pareils événements qui ne peuvent que nuire gravement à notre Marine Marchande.

3° Subir la surveillance de leur comptabilité par des Commissaires du Gouvernement, nommés par les Ministres de la Marine et des Finances (art. 4).

4° Affecter par priorité l'ensemble de l'actif à balancer le passif des opérations hypothécaires, en cas de liquidation volontaire ou forcée, ceci afin de créer une situation privilégiée aux porteurs d'obligations hypothécaires; mais dans ces conditions, on peut se demander si ces sociétés ne rencontreront pas des difficultés insurmontables à trouver des capitaux destinés à des opérations autres que les prêts maritimes.

c) L'obtention des prêts est soumise aux obligations suivantes :

1° Le prêt ne peut être consenti que sur première hypothèque et ne doit pas dépasser la moitié de la valeur du gage. Dans l'hypothèse spéciale où un prêt serait consenti par une société de crédit hypothécaire maritime, afin de rembourser les capitaux antérieurement prêtés, (parag. 2 et 3) le prêt sera considéré comme fait sur première hypothèque. Ces deux règles ne sont que l'extension au crédit hypothécaire maritime de celles admises par l'article 6 du Décret du 28 février 1852.

2° Les sociétés de Crédit Maritime doivent s'assurer qu'il n'existe sur le gage aucune hypothèque antérieure; c'est là, la conséquence logique de l'obligation précédente. Il est aisé de contrôler les hypothèques dont est grevé le navire puisqu'il ne peut exister sur lui que des hypothèques conven-

tionnelles dont il suffit de demander le relevé au receveur des douanes du port d'attache du navire. Mais les prêts, d'après l'article 2 de la proposition de loi, peuvent aussi être garantis par des immeubles à destination principalement maritime et par des outillages fixés au sol, qui peuvent être frappés d'hypothèques ou de privilèges inconnus, hypothèque de la femme mariée, du mineur, privilège du vendeur; l'article 8 infine prévoit que l'hypothèque légale de la femme mariée et celle du mineur et de l'interdit devront faire l'objet d'une mainlevée avant que le prêt puisse être consenti; on a envisagé la nécessité de la procédure de la purge, mais on a oublié de préciser les formalités auxquelles elle sera soumise; le paragraphe premier de l'art. 8 déclare « qu'elles seront prescrites par le titre 4 du présent décret », mais ce titre manque dans le projet.

3° La société de Crédit Maritime devra s'assurer que le navire ou l'immeuble hypothéqué a bien été assuré pour sa totalité; nous retrouvons cette condition à l'art. 6 des statuts du Crédit Foncier.

La loi aurait dû stipuler, afin de protéger le Crédit Maritime, que seuls les créanciers hypothécaires, à l'exclusion des créanciers privilégiés, auraient un droit spécial sur le montant de l'indemnité d'assurance.

4° Le prêt contracté par l'emprunteur sera remboursé au moyen d'annuités sous la réserve que celui-ci pourra se libérer par anticipation — art. 9.

On ne précise ni le nombre de ces annuités, ni la durée des prêts à consentir.

L'annuité envisagée comprendra : l'intérêt stipulé, qui ne peut excéder 5 %, qui sera affecté par la Banque au paiement des intérêts dus aux souscripteurs des obligations émises :

La somme affectée à l'amortissement, qui ne peut être supérieure à 2 %, ni inférieure à 1 % du montant du prêt ;

Les frais d'administration ainsi que les taxes déterminées par les statuts.

Ceci n'est que l'extension au Crédit Maritime des dispositions prises pour le Crédit Foncier dans les articles 10 et 11 du Décret du 28 février 1852.

Cependant l'auteur du projet n'a pas suivi les règles du Crédit Foncier concernant les annuités non payées à l'échéance qui produisent intérêt de plein droit, dérogeant ainsi aux articles 1153 et 1154 du Code Civil ; il n'en est pas question dans le projet et l'on suit le droit commun en cette matière.

Si l'emprunteur ne paie pas les annuités échues, l'article 10 reproduisant l'article 12 du décret du 28 février 1852 déclare que « indépendamment des droits qui appartiennent à tout créancier, la société peut recourir aux moyens d'exécution déterminés par le titre 4 du présent décret ». Nous avons déjà mentionné l'absence de ce titre 4 au sujet des formalités de la purge des hypothèques ; il serait cependant utile de savoir si le législateur a eu l'intention d'étendre au Crédit Maritime la procédure spéciale qu'il avait instituée pour le Crédit Foncier.

Titre II. — Avantages financiers accordés aux Sociétés de Crédit Maritime.

Les sociétés de crédit hypothécaire maritime ont le droit d'émettre des obligations ou lettres de gage, nominatives ou au porteur (article 13 du projet) en contre-partie des prêts hypothécaires qu'elles consentent. Le montant des titres émis doit être égal au montant des prêts hypothécaires. La société

de crédit ne fait que servir d'intermédiaire entre les capitalistes et les armateurs et c'est en définitive au profit des premiers que sont prises les hypothèques; de là, la nécessité que le montant des obligations ne dépasse pas celui des hypothèques consenties. Il faut cependant préciser que les porteurs d'obligations n'ont d'action que contre la société pour le recouvrement des capitaux et des intérêts exigibles (art. 18).

La proposition de la loi n'indique pas comment sera maintenue la concordance entre le montant des emprunts et celui des prêts. Elle mentionne seulement que les lettres de gage ne seront émises qu'après avoir été visées par un notaire et soumises à l'enregistrement (art. 15); cet article est rédigé dans les mêmes termes que l'article 14 du décret du 28 février 1852. M. de Monzie semble avoir oublié que l'article 1 de ce décret est venu modifier l'article 14; les émissions du Crédit Foncier sont maintenant visées par le Gouverneur de la Banque; en effet on a reconnu que si le notaire peut vérifier la concordance entre le montant de l'emprunt et celui des prêts pour telle opération déterminée, il ignore le montant total des prêts et des obligations, ainsi que celui des obligations remboursées. Il serait préférable de donner ce visa au Commissaire du Gouvernement.

Les lettres de gage doivent être enregistrées en même temps que l'acte de prêt. Elles sont soumises à un droit fixe de 0 fr. 10.

Le projet fixe à 100 francs le chiffre minimum du taux d'émission de chaque obligation et précise qu'il sera procédé à leur remboursement par voix de tirage au sort au prorata de la rentrée des sommes affectées à l'amortissement. L'insaisissabilité est accordée aux obligations nouvelles; l'art.

19 dispose en effet qu'il ne pourra être pratiqué aucune opposition au paiement du capital et des intérêts, sauf en cas de perte, privilège accordé aux titres de la Dette Publique.

Quelle sera l'aide de l'Etat ? Elle consiste dans une subvention annuelle égale à 3 % des capitaux prêtés par la société. Cette subvention est limitée à 25 ans. C'est la première fois qu'une aide à l'armement a été proposée sous la forme d'allocation d'intérêt; cette idée a été appliquée après la guerre dans de nombreux pays comme nous le verrons plus loin. Cette méthode a l'avantage de donner une aide efficace à l'Armement en lui fournissant des capitaux à un taux relativement peu élevé; mais cette nouvelle forme d'aide à la Marine Marchande parut trop onéreuse pour le Trésor Public.

Titre III. — Avantages accordés aux Sociétés de Crédit Hypothécaire Maritime pour la sûreté et le recouvrement du prêt.

L'art. 22 porte abrogation des privilèges établis par les paragraphes 4, 5, 8, 9, 11, 12 de l'article 191 du Code de Commerce, et 6, 7, 9 et 12 de l'article 192 du même code, ceci afin de donner une plus grande valeur à l'hypothèque. Les diverses dettes pour lesquelles les privilèges sont abrogés au profit des sociétés de Crédit Maritime sont les suivantes :

Paragraphe 4. Les loyers des magasins où se trouvent déposés les agrés et les apparaux. Ce privilège n'a plus la même importance qu'au temps de la marine à voiles, où agrés et apparaux nécessitaient de vastes magasins pour leur gardiennage; les dettes occasionnées à cet effet ne s'élèvent pas à des sommes considérables,

Paragraphe 5. — Les frais d'entretien du bâtiment et des agrés et apparaux, depuis son dernier voyage et son en-

trée au port. C'est le privilège des frais de conservation (art. 2102 Code civil). Il semble que ce privilège devrait être maintenu, car son abrogation ne peut que rendre plus difficile la réparation rapide du navire.

Paragraphe 8. — Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage; et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué. L'existence de ce privilège n'est pas en effet nécessaire, les intéressés pouvant facilement recourir à l'hypothèque.

Paragraphe 9. Abrogé par la Loi du 10 juillet 1885.

Paragraphe 11. Les dommages-intérêts dus aux affrêteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par les dites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage. Ce privilège n'a plus aucune application aujourd'hui, car les clauses d'exonération sont devenues d'usage général dans les connaissements.

Paragraphe 12. Ce privilège n'existe pas dans le Code.

L'article 22 abroge également les paragraphes 6, 7, 9, 12 de l'article 192 du Code de Commerce; ils prescrivent les formes dans lesquelles doivent être justifiés les privilèges dont l'abrogation est décidée.

Le projet de M. de Monzie ne fut jamais rapporté devant le Parlement. L'idée de Crédit Maritime sembla être abandonnée; ce n'est qu'en 1917 qu'elle allait être reprise sous une autre forme.

§ 3. — Le projet de MM. Desplas et Thierry, juin 1917

En juin 1917 une proposition de la loi fut déposée sur le bureau de la Chambre des Députés par le Ministre des Travaux Publics, M. Desplas et par le Ministre des Finances, M. Thierry, tendant à l'approbation d'une convention passée entre l'Etat et le Crédit Foncier dans le but de procurer à l'armement les capitaux dont il avait besoin, par l'emploi habile du crédit hypothécaire maritime.

Dans l'exposé des motifs, l'auteur du projet déclare que la proposition de loi de M. de Monzie ne saurait aboutir, d'une part à cause des lourdes charges financières qu'il fait incomber à l'Etat, d'autre part à cause du contrôle compliqué de l'Etat qu'il préconise. Dans le nouveau projet présenté, le concours financier de l'Etat est à peu près improbable, il y a absence de contrôle de sa part et les risques encourus par le prêteur sont réduits au minimum.

Rôle du Crédit Foncier. L'art. 1 de la Convention déclare que le Crédit Foncier se procurera les capitaux nécessaires par l'émission d'obligations jusqu'à concurrence de 200 millions, et il les prêtera aux propriétaires de navires de mer français, soit sous forme d'ouvertures de crédit ou de prêts à court terme remboursables en cinq ans, soit sous forme de prêts à long terme, qui seront remboursés par annuités avec un délai maximum de vingt ans. Dans l'art. 3, l'Etat, pour faciliter ces émissions, accorde aux obligations hypothécaires maritimes le bénéfice de tous les droits et privilèges attachés aux obligations foncières et communales; il est précisé dans le même article que ces obligations maritimes n'entreront pas en compte dans le calcul de la proportion qui doit exister entre les actions et les obligations, conformément à l'art. 4 des statuts du Crédit Foncier.

L'art. 4 du projet indique que les porteurs de ces obligations bénéficieront d'un privilège sur les créances provenant d'un prêt maritime mais il omet de préciser le rang de ce privilège; comme l'art. 7 dispose qu'il n'est rien changé aux lois qui régissent actuellement le droit de suite, les privilèges et l'hypothèque, ainsi que la vente et la saisie des navires, il en résulte que si le privilège du porteur de ces obligations ne vient qu'après ceux énumérés dans l'art. 191 du code de commerce, ce privilège n'a qu'une bien faible valeur.

Demande de Concession des prêts. Pour obtenir un prêt, le propriétaire du navire devra adresser au Ministre des Travaux publics et des Transports une demande à laquelle seraient jointes les pièces suivantes :

S'il s'agit d'un *navire en construction*, un devis permettant de spécifier le navire, une copie de la déclaration prescrite par l'art. 5 de la loi de 1885 (déclaration au receveur principal du bureau des douanes, dans la circonscription duquel le navire est en construction, de l'emplacement de la mise en chantier du navire, la longueur de sa quille, et approximativement ses autres dimensions), l'engagement de justifier de la francisation du navire dans les trois mois de son achèvement, une police d'assurance contre l'incendie et tous autres risques. Dans le cas où le propriétaire a passé un marché à forfait, l'article 8 du projet exige que le constructeur participe à l'établissement de l'hypothèque, à moins qu'il ne résulte du contrat de construction, que la propriété du navire durant cette période repose exclusivement sur la tête de celui pour le compte de qui le navire est construit.

S'il s'agit d'un *navire construit*, les pièces justificatives du droit de priorité, acte de francisation, certificat de classi-

fication du Bureau Veritas, et une police d'assurance. Le projet déclare dans son article 6 que toute personne qui aura procuré frauduleusement une nationalité étrangère au navire hypothéqué par elle ou par ceux dont elle est l'ayant-droit, sera punie des peines de l'art. 408 du Code Pénal réprimant l'abus de confiance. Il fallait, en effet, prévenir l'acquisition frauduleuse de la nationalité étrangère, le créancier ne pouvant que difficilement exercer ses droits de suite et de préférence, en cas de vente à l'étranger.

L'art. 8 précise l'impossibilité pour le Crédit Foncier de consentir un prêt ou une ouverture de crédit sur une part indivise du navire construit, de même si l'usufruit et la propriété ne sont pas réunis sur la même tête tous les ayants-droit doivent figurer à l'acte de prêt.

Conditions de la concession des prêts. 1° L'armateur devra fournir une caution et payer une indemnité comprenant l'intérêt et l'amortissement. 2° Le navire offert en garantie du prêt devra être évalué, assuré et libre de toute inscription hypothécaire.

1° L'armateur devra fournir une caution et payer une indemnité comprenant l'intérêt et l'amortissement. L'institution de la caution a pour objet de donner une garantie supplémentaire à celle déjà fournie par l'hypothèque, mais elle aura pour effet d'augmenter le coût des prêts dans de telles proportions que les emprunteurs éventuels ne sauraient être intéressés par les avantages présentés par la loi ; de plus, le même article 10 dispose que le Crédit Foncier jouira d'un privilège spécial pour son recours éventuel à la caution et supprime le privilège de discussion prévu par l'article 2021 du Code Civil qui décide que le débiteur soit discuté dans ses biens préalablement à la demande en paiement du solde non

recouvré en principal et tous accessoires, après épuisement des voies d'exécution sur le gage hypothécaire et règlement définitif avec les assureurs.

L'armateur devra verser des intérêts s'il a emprunté à court terme, ou payer des annuités s'il a emprunté à long terme; intérêts et annuités étant payés semestriellement : le taux des intérêts sera déterminé par le prix de revient des obligations émises, auquel s'ajoutera la somme de 0 fr. 60 nette d'impôts, qui constituera la rémunération du Crédit Foncier; l'annuité comprendra le paiement des intérêts et le versement d'une somme affectée à l'amortissement du prêt; cette somme n'est d'ailleurs pas déterminée dans la convention.

Il est à noter qu'à défaut de paiement à l'échéance, les sommes dues porteraient intérêt de plein droit et sous mise en demeure au profit du Crédit Foncier, c'est là encore une dérogation aux principes de droit commun; de plus, le nouvel intérêt sera supérieur de 0 fr. 50 % à celui qui avait été fixé pour le prêt; en outre porteront intérêt « les frais de poursuite liquidés ou taxés, faits par la Société pour arriver au recouvrement de sa créance, et généralement de toutes avances, et ce à partir du jour où seront faits les dits frais ou avances ».

L'armateur ne pourra pas rembourser ces prêts comme il l'entendra. S'il s'agit d'un remboursement à court terme, il lui sera impossible de rembourser son prêt par anticipation; au cas d'un prêt à long terme, l'armateur pourra « se libérer par anticipation, en tout ou en partie, par fractions ne pouvant être inférieures au vingtième du capital restant dû, et sous la condition expresse de prévenir le Crédit Foncier quinze jours au moins à l'avance, par lettre recommandée,

indiquant le capital à rembourser par anticipation » (art. 9).

On conçoit fort bien qu'afin de ne pas compliquer à l'extrême la comptabilité, — le montant des prêts doit en effet correspondre à celui des obligations — il était décidé qu'il ne serait pas possible d'effectuer de remboursement de prêts à court terme, et qu'au cas de prêts à long terme un minimum d'un vingtième du capital prêté soit nécessaire pour opérer un remboursement anticipé. Le même article ajoute que l'intérêt compensateur ne courra, au profit des emprunteurs, qu'à partir du délai de quinze jours ci-dessus indiqué, le remboursement partiel n'ayant pas pour effet de réduire le nombre des annuités, mais seulement le chiffre de chacune d'elles. Ce remboursement anticipé donnera lieu, comme il est également pratiqué pour les prêts fonciers, à un paiement supplémentaire de 0 fr. 50 % de la somme versée, afin de couvrir le Crédit Foncier de toutes pertes d'intérêts et de ses frais d'administration pendant le nombre d'années restant à courir jusqu'à la dernière annuité.

2° Le navire offert en garantie du prêt devra être évalué, assuré, et libre de toute inscription hypothécaire.

Il importe évidemment que la valeur du gage soit déterminée afin que le Crédit Foncier ait l'assurance que le prêt demandé ne dépasse pas en importance la moitié de cette valeur, limite maximum du prêt qu'il peut accorder (art. 4, paragr. 2). Cette évaluation sera fixée par le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition d'une Commission comprenant un délégué du Ministre des Finances et un expert du Bureau Veritas. Une telle procédure administrative sera cause de lenteurs et on ne comprend guère que la présence d'un délégué du Ministre des Finances soit réellement efficace, alors que les agents du Bureau Veritas, qui possèdent

d'ailleurs un caractère semi-officiel, ont pour métier la détermination de la valeur des bâtiments.

L'assurance du navire est la meilleure garantie du prêteur, elle devra couvrir tous risques de navigation pour la valeur totale du navire. Il serait souhaitable, comme il a été déjà mentionné plus haut, lors de l'étude du projet de M. de Monzie, qu'on retirât au profit des créanciers hypothécaires l'exercice préalable du droit de préférence des créanciers privilégiés sur le montant de l'assurance, l'armateur pouvant délaissier son navire entre les mains des assureurs et percevoir la totalité des indemnités d'assurance.

Les prêts et ouvertures de crédit seront faits en première hypothèque art. 7 ; de plus, il ajoute que les prêts au moyen desquels doivent être remboursées les créances déjà inscrites seront considérés comme faits en première hypothèque lorsque, par l'effet de ce remboursement, l'hypothèque du Crédit Foncier viendra en première ligne et sans concurrence. Ce sont là des dispositions prévues par le Décret du 28 février 1852, et déjà reproduites dans le projet de M. de Monzie.

Procédure de concession. Art. 5. — Dans les vingt jours qui suivront le dépôt de la demande au Ministre des Travaux Publics, le dossier devra être transmis au Crédit Foncier — comme il ne s'agit là que d'une simple formalité administrative qui ne peut avoir pour résultat que de rendre pour l'emprunteur l'attente plus longue, il serait préférable de la supprimer et de faire parvenir directement la demande au Crédit Foncier.

Le Conseil d'Administration du Crédit Foncier examinera le dossier et se prononcera dans les quinze jours sur

l'acceptation ou le refus, en même temps qu'il fixera les modalités de l'opération. Dans le cas de refus, sa décision devra être motivée; elle sera transmise au Ministre des Travaux Publics qui pourra, dans les trois jours, demander un nouvel examen qui devra avoir lieu avant un nouveau délai de quinze jours. Il semble que l'on aurait dû laisser au Crédit Foncier toute liberté d'action dans l'octroi des prêts et qu'il n'aurait dû subir aucune contrainte administrative. L'article 13 fait une obligation à l'emprunteur d'établir l'acte de prêt sous forme authentique, ainsi que tous autres actes relatifs aux prêts, constitutions, mains-levées de l'hypothèque; c'est encore une formalité supplémentaire et coûteuse dont on aurait pu dispenser l'emprunteur. Il est vrai que l'auteur du projet de loi a décidé dans l'article 5 que les honoraires des notaires pour les obligations relatives aux prêts maritimes seront de la moitié de ceux fixés par les tarifs pour les obligations.

Contrôle et contribution éventuelle de l'Etat. — Le Crédit Foncier aura l'obligation de donner avis au Ministre des Travaux Publics des versements opérés en vertu des ouvertures de crédit et après réalisation des prêts. L'Etat doit être tenu au courant des opérations de crédit, car il est responsable des pertes qu'elles pourraient entraîner. Ce risque est d'ailleurs peu important, car, outre la garantie de l'hypothèque et de la caution, l'article 11 de la Convention prévoit la constitution d'un fonds spécial de garantie constitué par une contribution supplémentaire de l'emprunteur, fixée par le projet de loi à 0,25 % et dont le taux pourrait être modifié par décision du Ministre des Finances.

Dans le cas où le solde du compte spécial sera créditeur, il sera reporté à nouveau jusqu'à-ce que le montant du fonds

spécial de garantie atteigne le vingtième de celui des prêts en cours. Le surplus sera partagé entre le Crédit Foncier et l'Etat au prorata de leur déficit, et s'ils n'ont pas de déficit, 4/5 seront attribués à l'Etat, 1/5 au Crédit Foncier.

Si le fonds spécial ne suffisait pas à couvrir les pertes, celles-ci, sous déduction de l'indemnité de 0,50 % allouée au Crédit Foncier comme rémunération, seraient supportées moitié par l'Etat et moitié par le Crédit Foncier. Toutefois, les risques de ce dernier sont limités au montant de la majoration de 0,60 % pour les deux dernières annuités, déduction faite des frais généraux d'administration, évalués forfaitairement à 0,30 %.

La Convention prévoit qu'elle aura une durée de 20 ans, à compter de la promulgation de loi qui en porte approbation.

Cette convention ne fut jamais exécutée, le projet de loi n'ayant même pas été discuté devant les Chambres. On peut douter de l'efficacité qu'il aurait eu à cause du taux d'intérêt élevé qui aurait dû être exigé, en particulier à cause de la nécessité d'une caution. Le Crédit Foncier, n'ayant aucune compétence en matière maritime, a voulu éviter de devenir éventuellement adjudicataire d'un navire et a voulu limiter les risques; il les a limités de telle sorte qu'il n'en courre plus aucun. En effet, l'Etat les prend à peu près tous à sa charge, raison pour laquelle au cas où le fonds de garantie sera créateur, 4/5 seront attribués à l'Etat, 1/5 au Crédit Foncier. Le projet de loi organise ainsi un Crédit d'Etat dont les opérations sont conduites par le Crédit Foncier. L'Etat, on l'a vu, impose de trop nombreuses formalités inconciliables avec la rapidité des opérations commerciales, et surtout serait trop enclin à user, pour l'octroi ou le refus d'un prêt, de prétextes où les considérations économiques ou maritimes ne joueraient trop souvent qu'un rôle secondaire.

CHAPITRE III

L'Evolution de l'idée de Crédit Maritime en France après la guerre

§ 1. — Les projets de l'armement et du Crédit Maritime et Fluvial. — L'avis de la Commission extraparlamentaire et les travaux de la Commission interministérielle.

LE PROJET DE L'ARMEMENT. — Nous avons vu qu'au de l'année 1919 l'industrie maritime traversa une période de prospérité; mais dès 1920 la baisse des frêts entraîna une crise, dont notre Marine Marchande ressent encore les effets. Cependant, malgré ces difficultés, elle se reconstitua au cours des années 1921, 1922, 1923 par des constructions neuves en France ou à l'étranger et par les livraisons effectuées par les Allemands en exécution du Traité de Versailles.

Les compagnies de navigation ainsi que les compagnies de construction navale avaient besoin de disponibilités trois ou quatre fois supérieures à celles d'avant-guerre. Or, les augmentations de capital, le placement d'obligations devenaient de plus en plus impraticables. « Ce qu'il faut aujourd'hui, c'est assurer la Trésorerie de notre armement » déclarait le Sous-Secrétaire d'Etat au Sénat le 24 mars 1922. Le seul moyen de dénouer la crise était l'organisation du Crédit Maritime.

M. Dal Piaz, Président de la Compagnie Générale Transatlantique, entreprit de réunir les divers groupements intéressés : armateurs, constructeurs, métallurgistes et banquiers qui tinrent leurs réunions du 20 février au 30 mai 1922; ils élaborèrent un projet de Crédit Maritime organisé sur les bases suivantes :

Le régime des primes ayant disparu, et l'industrie du navire ne pouvant être protégée par les douanes puisqu'elle est par sa nature même internationale, il est nécessaire de grouper toutes les industries intéressées au navire « depuis le jour où les hauts-fourneaux coulent l'acier destiné à laminer les tôles et les profilés, jusqu'au moment où l'armateur plante son pavillon sur le pont du bâtiment achevé ». La forme adoptée serait celle d'une société anonyme, fonctionnant sous le régime de la loi de 1867, avec le contrôle de l'Etat qui s'exercerait par l'intermédiaire de l'Inspection des Finances et par un Commissaire du Gouvernement assisté de trois Commissaires aux comptes, nommés comme lui par le Gouvernement. Le Conseil d'Administration serait composé des représentants de l'Armement, de la Construction de la Métallurgie et de la Banque, mais ces derniers en majorité dans le Conseil imposeraient leur volonté.

Les opérations de la Société consisteraient en :

1° Prêts hypothécaires consentis à l'armement et aux constructeurs français sur hypothèque maritime ou fluviale (l'hypothèque fluviale a été introduite dans notre législation par la loi du 5 juillet 1917).

2° Avances que la caisse nationale ferait aux armateurs, constructeurs, métallurgistes sur les sommes qui leur seraient dues ou garanties par l'Etat, à condition que celles-ci se rattachent à l'exploitation de navires ou à des travaux in-

téressant les chantiers maritimes, ce qui avait pour but de faciliter leur trésorerie « en comblant la lacune financière existant entre les dépenses d'exploitation ou de fabrication et la liquidation des fournitures ». La caisse nationale pourrait utiliser jusqu'à 50 % de ses obligations pour effectuer ces avances.

La société ne consentirait d'avances ni sur chartes-parties, ni sur indemnité d'assurances ; elle ne recevrait pas de dépôts, mais pourrait réescompter le papier des caisses locales ou régionales de l'actuel Crédit Maritime des pêches, créé en 1903.

Les ressources seraient obtenues par l'émission d'obligations en utilisant l'hypothèque maritime ou fluviale plus efficacement qu'il a été fait jusqu'à présent. Il est nécessaire pour cela que la Banque, prêtant sur hypothèque, de préférence spécialisée dans les opérations maritimes émette un nombre assez considérable d'obligations, tout en ayant un capital d'un montant bien inférieur à celui des obligations émises. Il faut de plus, tant qu'il n'aura pas été constitué d'importantes réserves, qu'elle ait la garantie de l'Etat. Le projet prévoyait, non pas une garantie subsidiaire comme cela a lieu pour les chemins de fer, mais un engagement de premier rang de l'Etat qui aurait versé avant la souscription des obligations la somme nécessaire pour réaliser la garantie. L'Etat aurait accordé cette protection sans courir à peu près aucun risque, car il était couvert par les hypothèques atteignant le double du montant du prêt, par ses propres dettes sur les armateurs et constructeurs et par le capital de la Société. L'Etat en outre ne percevrait aucun impôt sur les premières obligations émises et sur les actes nécessaires à la réalisation des prêts consentis ; en compensation, il aurait

droit à la moitié des bénéfices réalisés; l'autre moitié étant portée à un fonds spécial de réserve.

Ce projet s'inspirait de l'organisation du Crédit National pour faciliter la réparation des dommages causés par la guerre dont les rapports avec l'Etat ont été définis par la Convention du 7 juillet 1919 approuvée par Décret du 10 octobre 1919. C'était là une combinaison ingénieuse dont une application mesurée pour empêcher une trop grande facilité dans l'octroi des prêts aurait sans doute aidé à la rénovation de notre Marine Marchande. Nous examinerons ultérieurement les objections qui lui ont été faites.

LE PROJET DU CRÉDIT FLUVIAL ET MARITIME DE FRANCE était plutôt un simple avant-projet. Il demandait des exemptions d'impôt et l'octroi d'avances sans intérêt devant atteindre le tiers des prêts consentis. La charge qui en serait résulté pour l'Etat aurait atteint plusieurs centaines de millions de francs en quinze ans.

L'AVIS DE LA COMMISSION EXTRAPARLEMENTAIRE. — L'attention des Pouvoirs Publics ayant été attirée sur la question du Crédit Maritime, une Commission Extraparlementaire fut instituée en 1922, à la suite d'une séance mémorable au Sénat, afin de rechercher les moyens d'ordre général de venir en aide à notre Marine Marchande. Cette Commission, pour sérier les travaux dont elle avait la charge, se subdivisa en cinq sous-commissions qui se consacrèrent respectivement :

- La première . . . Armement Personnel navigant.
- La deuxième . . . Constructions navales.
- La troisième . . . Ports-Trafic-Transports.

La quatrième . . . Pêches maritimes.

La cinquième . . . Crédit Maritime.

Nous ne nous occuperons ici que des travaux de cette dernière sous-commission qui fut présidée par M. le Sénateur Louis Brindeau. La Commission Extraparlementaire ne termina ses travaux qu'au commencement de 1927.

Dès la première réunion de la Commission, le 26 juin 1922, elle exposa le projet proposé par l'Armement.

Les conclusions de M. Labruyère, rapporteur, furent que « l'Institution du Crédit Maritime répondait à des besoins indiscutables et que, parmi les mesures destinées à apporter une aide efficace à la Marine Marchande, l'organisation de ce Crédit Maritime est une des plus urgentes et des plus faciles à faire passer dans le domaine de la réalisation pratique; l'aide et le concours de l'Etat seraient indispensables pour donner, à l'institution protégée, le caractère national qui lui est nécessaire ».

La cinquième Commission aboutit finalement au vote de la résolution suivante, homologuée par la commission plénière, le 12 juillet 1922 :

« Il est suggéré à M. le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande de saisir le Gouvernement de l'urgence qu'il y aurait à déposer le plus tôt possible un projet de loi ayant trait à la création d'une caisse nationale de Crédit Maritime sur les bases suivantes :

« L'organisme serait constitué sous la forme anonyme par actions ».

« Cette société pourrait émettre des obligations qui, jusqu'à concurrence de 500 millions, bénéficieraient de la garantie de l'Etat pour le service de l'intérêt et de l'amortissement. La garantie serait établie de préférence dans les con-

ditions déjà existantes pour les obligations émises par le Crédit National en raison des prêts au commerce et à l'industrie que cette institution est autorisée à consentir ».

LE PROJET DE LA COMMISSION INTERMINISTÉRIELLE —

Le Sous-Secrétaire d'Etat, M. Rio, se hâta de suivre la suggestion de la Commission Extraparlémentaire et nomma une Commission technique sous la présidence de M. le Conseiller d'Etat Tirman qui avait pour mission la rédaction du projet de loi à soumettre au Parlement; elle déposa son rapport le 27 juin 1923.

La Commission Tirman examina en même temps la proposition des Armateurs, Constructeurs, Métallurgistes et Banquiers et l'avant-projet dressé par le Crédit Fluvial et Maritime de France; elle conclut que les objections que soulevaient les deux textes ne permettaient pas de considérer ceux-ci comme base d'un projet ultérieur.

Il fallait reprendre la question et considérer deux éléments : besoins des bénéficiaires éventuels, possibilités du Trésor.

Une sous-commission technique examina la situation de l'industrie maritime; ses difficultés tiennent, déclara-t-elle, à ce que les constructions neuves ont été entreprises à l'époque des hauts cours et qu'elle a participé à des affaires qui n'ont pas toujours été heureuses; que de plus une crise de frêt empêche de procéder à des amortissements normaux. Le projet de l'armement prévoit l'application à la construction et à l'Armement navals des principes admis pour le Crédit National; si celui-ci avait voulu exploiter les clauses de la Convention passée avec l'Etat, il aurait pu consentir, aux dépens de celui-ci, des avances d'intérêt très faible; il ne l'a

pas fait; son taux d'intérêt n'a jamais été fixé à moins de 8,25 %; de plus, dans ses statuts il a fixé à deux millions le maximum des avances pour un même emprunt et le Conseil d'Administration met dans leur distribution un soin rigoureux. Il ne semble guère possible d'attendre la même sévérité de la part d'une société sans responsabilité financière réelle et constituée par les organes qui doivent eux-mêmes bénéficier des avances; il ne s'agirait plus ici de consentir des prêts limités à des industries en voie de reconstruction mais à distribuer des sommes considérables à des entreprises dont la situation est difficile. L'Etat ne peut adopter un système d' « intervention large », formule qu'emploient la plupart des intéressés, comprenant des avances sans intérêt ou à intérêt faible (6 % au lieu de 9 à 11 %) s'élevant à de grosses sommes (les auteurs du projet ne cachent pas que 500 millions ne sauraient être qu'une première tranche à être distribuée à bref délai) et jouissant d'exemption d'impôt. Ce serait avantager les actionnaires et les obligataires des Compagnies de construction ou d'armement aux dépens des contribuables.

Ce que l'Etat doit chercher, c'est ouvrir à l'industrie de l'Armement des possibilités de crédit à un taux normal et aider à échelonner sur une longue période les charges du matériel récemment acquis. La seule intervention que l'on peut envisager est une « intervention restreinte » où la responsabilité et les charges de l'Etat seraient limitées et où la Société chargée du placement des emprunts procéderait à un examen sévère de la situation des emprunteurs afin d'établir son contrôle. Il serait difficile à l'administration de discuter même à l'abri d'une réglementation précise, la valeur des gages et des emprunteurs.

Quoique la réalisation pratique puisse rencontrer de grandes difficultés, les moyens d'envisager leur application seraient la fondation d'un organisme distinct présentant au regard de l'Etat des garanties particulières ou l'utilisation d'une banque déjà existante ayant son indépendance et sa solvabilité bien établies. C'est ainsi qu'on pourrait envisager la participation du Crédit Foncier, mais que contrairement à la formule mise en œuvre dans la Convention de 1917 il soit intéressé aux pertes et aux profits.

La participation de l'Etat doit être limitée quant à son montant total et quant à l'importance des avantages conférés.

La Commission aboutit à un projet ou plutôt à une « suggestion » qui s'inspirait des directions suivantes :

1° La Commission déclare que l'application de l'opportunité revient directement au Gouvernement.

2° Toute formule qui s'écarterait des principes suivants comporterait beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages et des dangers de nature à déconsidérer et à compromettre pour longtemps toute tentative de Crédit Maritime ».

a) Le taux d'intérêt des avances ne devrait pas être sensiblement inférieur au taux, impôts compris, auquel une affaire normale peut se procurer des ressources.

b) Les avances à une même entreprise devront être limitées.

c) Le crédit s'appliquerait indifféremment aux entreprises de navigation maritime et fluviale et pourrait s'étendre aux bâtiments en construction ; on peut concevoir en certains cas un crédit personnel.

La sous-commission juridique dans un rapport annexe recommande une réforme de l'hypothèque judiciaire.

d) Le concours de l'Etat devrait être limité quant à la proportion des risques encourus par la garantie d'un capital versé ou du moins disponible et, si possible, par la participation d'un grand organisme de crédit, tel que le Crédit Foncier; d'autre part organisé de telle façon, qu'après un nombre d'années assez réduit, l'institution soit en état de se suffire à elle-même.

3° La Commission s'est trouvée divisée quant à l'opportunité d'une intervention de l'Etat; les délégués des finances ont pensé que si un Crédit Maritime, muni de traditions, pouvait peut-être rendre des services à l'heure actuelle, sa constitution au milieu d'une pareille crise serait sans avantages réels pour l'armement et pleine de périls pour le Trésor. Après avoir donné acte aux représentants du Ministère des Finances de l'avis contraire qu'ils formulaient, la majorité a estimé possible et même nécessaire l'intervention de l'Etat et a conclu comme suit: « L'Etat apporterait une garantie limitée, soit, si possible sous forme de caution pour un montant déterminé; soit, s'il était nécessaire, par la remise à la Société d'un fonds de garantie; ce dernier système pouvant donner au fonctionnement de la Société des facilités particulières.

« Peut-être, avec l'intervention de la loi, pourrait-on affecter à cet usage le boni total des comptes d'assurances de guerre dont la répartition avait été prévue; ce qui aurait pour conséquence de réduire l'importance effective du concours de l'Etat et fournirait un fonds de l'ordre de grandeur de 100 millions de francs.

« Ce fonds pourrait être productif d'intérêts; ceux-ci, pourraient, en totalité ou en partie, être affectés soit à l'ac-

croissement du fonds de garantie, soit à une bonification du taux des prêts.

« Le fonds ne serait placé à la disposition de la Société que par fractions, ou pour des montants en relation avec l'importance des emprunts effectivement réalisés par elle.

« Grâce à ce concours, la Société constituée avec un capital social suffisant (peut-être au début une vingtaine de millions en actions non entièrement libérées) pourrait sans doute se procurer des ressources, soit directement, soit de préférence avec le concours du Crédit Foncier. Le contrôle et la participation effective de cet établissement seraient éminemment désirables.

« L'Etat se réserverait un contrôle sur la Société, et, notamment le cas échéant, sur l'emploi du fonds de garantie. La convention entre l'Etat et la Société ne serait faite que pour une durée limitée. Lors de la liquidation qui pourrait sans doute être réalisée par étapes, on pourrait prévoir qu'après imputation des pertes sur le capital social, puis sur le fonds de garantie, une partie du solde de celui-ci (un quart par exemple) serait, à titre de gestion, abandonné par l'Etat à la Société ».

Un tel projet ne pouvait être taxé de hardiesse et il semble que les fonctionnaires de l'Administration des Finances eussent pu, sans trop engager les finances de l'Etat, le contresigner. On peut d'ailleurs douter de son efficacité, en particulier à cause du taux d'intérêt des avances « qui ne devait pas être sensiblement inférieur au taux, impôts compris, auquel une affaire normale peut se procurer des ressources ».

D'ailleurs le montant des avances devait être limité, la clientèle d'un tel organisme ne se serait composé que de

moyennes et petites entreprises, toute grande entreprise aurait continué à subir l'épreuve du crédit public.

Ce projet fut soumis le 27 juin 1923 à M. Rio, Sous-Secrétaire d'Etat, qui le proposa à l'examen du Ministre des Finances. Le projet parut sans doute comporter trop de sacrifices de la part de l'Etat, ou, au contraire, parut susceptible de si peu d'effet pratique qu'on jugea préférable d'attendre, et les vicissitudes du Sous-Secrétariat d'Etat à la Marine Marchande momentanément supprimé, puis rétabli avec un nouveau titulaire, eurent pour effet de supprimer pour plusieurs mois l'étude de la question.

En octobre 1924, le Groupe d'Etudes du Crédit Maritime qui avait rédigé le projet de l'armement crut opportun de reprendre l'étude de la question. M. Meyer, le nouveau Sous-Secrétaire d'Etat avait fait savoir que l'organisation du Crédit Maritime était dans son programme. Quoique le rapport de la Commission Interministérielle différât complètement du premier projet rédigé par l'Armement, celui-ci estimait cependant que les conclusions de la Commission n'étaient pas incompatibles avec l'institution d'un Crédit Maritime répondant au desiderata du groupe.

Celui-ci considérait comme acquis les deux points suivants :

a) Il faut renoncer à compter sur une aide de l'Etat sous forme de garantie d'intérêts des obligations, quelles qu'en soient les modalités, cette formule se heurtant à un veto absolu de la part du Ministère des Finances.

b) Il faut renoncer également à l'appoint que la Commission Interministérielle avait cru trouver dans le boni des assurances d'Etat, pour ce qui concerne la part des arma-

teurs car ceux-ci ne s'identifiant pas avec les bénéficiaires éventuels du Crédit Maritime ne sauraient renoncer à faire valoir directement leurs créances.

Des conclusions de la Commission, le groupe s'associait aux suivantes :

1° Intervention de l'Etat sous la forme de la remise à la Société d'un fonds de garantie qui ne devrait pas être inférieur à 50 millions de francs, constitué au moyen de la part de l'Etat (à l'exclusion de la part des armateurs) dans le boni de liquidation des assurances d'Etat.

2° Affectation des intérêts de ce fonds soit à l'accroissement du fonds de garantie, soit à une bonification du taux des intérêts. Toutefois il y aurait lieu de demander que les intérêts servent à constituer un poste « provisions pour risques de prêts » et non à accroître le fonds de garantie.

3° Contrôle du fonds de garantie par l'Etat et principe d'une utilisation progressive de ce fonds.

4° Existence d'un capital social de l'ordre de 20 millions environ en actions non entièrement libérées, qui supporteraient les risques de prêts avant le fonds de garantie, mais après les provisions et les réserves constituées comme il est dit ci-dessus.

5° Intervention du Crédit Foncier au double point de vue du contrôle et de la participation.

Le Groupe d'Etudes du Crédit Maritime avait l'intention de suggérer au Ministre des Travaux Publics de faire appel aux ressources budgétaires de son Département et de n'avoir pas autant que possible, à recourir directement au Trésor Public sur le budget du Ministre des Finances afin d'éviter le reproche de créer un précédent au profit des autres industries. Il avait l'intention de demander au Sous-Se-

crétaire d'Etat de la Marine Marchande de prévoir dans le projet l'inscription annuelle au budget de la Marine Marchande d'un fonds égal au montant des impôts et taxes grevant les valeurs émises et une participation annuelle, à concurrence de 0,50 % des obligations émises, aux frais généraux de la société; prévoir, de plus, que les fonds de la société seraient perçus en compte courant au Trésor; ce compte portant un intérêt égal au taux moyen de l'intérêt des émissions des obligations en circulation.

A la fin de 1924, M. Meyer fit part à M. Brindeau, Président de la Commission Extraparlamentaire de la Marine Marchande et M. Labruyère, rapporteur du projet du Groupe d'Etudes, de ses idées personnelles touchant le Crédit Maritime. Le Groupe d'Etudes jugea préférable de se trouver en présence d'un texte précis avant de prendre position.

§ 2. — Le projet d'office national de M. Léon Meyer — Le contre-projet de M. Charles Leboucq. — Les travaux de la Commission extraparlamentaire.

LE PROJET DE M. LÉON MEYER. — Le 4 mars 1925, M. Haarbleicher, au nom du Sous-Secrétaire, exposa à l'Association des Grands Ports français devant un auditoire composé des représentants des Chambres de Commerce des Grands ports, les grandes lignes du nouveau projet qui devait être soumis à l'approbation des Chambres et qui créait un Office National de Crédit Maritime; il renouvela son exposé le 9 mars devant la Commission Extraparlamentaire.

But de l'Office National. — Dans l'exposé des motifs, le projet de loi laissait aux armateurs le soin d'effectuer eux-

mêmes les emprunts pour se procurer les fonds dont ils auraient besoin ; un Office National avait pour objet l'attribution des allocations d'intérêt pour les emprunts qu'ils contracteraient ainsi, sous les réserves suivantes :

1° Le montant des emprunts ne dépasserait pas chaque année un chiffre qui serait fixé par la Loi de Finances.

2° Les emprunts seraient affectés uniquement à la construction de navires dans les chantiers français et à la fabrication d'engins de pêche ; toutefois, pour permettre aux armateurs d'effectuer les paiements restant à faire sur les navires récemment construits, il était prévu que, pour les deux premières années, un tiers du montant des emprunts pourrait être affecté à ces paiements.

Le dernier paragraphe de l'art. 6 précise que l'allocation est accordée seulement pour la partie des emprunts qui représentent une somme au plus égale à 60 % de la valeur des navires ; sauf autorisation spéciale du Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande, les navires pour la construction desquels des allocations d'intérêts ont été consenties ne pourront être vendus à l'étranger après un délai de dix ans à partir du moment de leur francisation.

Le montant maximum des emprunts était fixé comme suit :

150 millions dans le délai d'un an à compter du 1^{er} janvier qui suivrait la promulgation de la loi.

300 millions au total dans le délai de 2 ans.

400 millions au total dans le délai de 3 ans.

500 millions au total dans le délai de 4 ans.

et ainsi de suite, le montant total des emprunts étant augmenté de 100 millions par an, sous réserve qu'il soit limité de telle façon que la somme des allocations d'intérêt ne puisse

dépasser les disponibilités provenant des ressources de l'Office prévues par la loi, et, en tout cas, que la somme des emprunts non remboursés ne dépasse pas un milliard de francs.

L'allocation d'intérêt était fixée à 3 % au plus, du montant des emprunts non remboursés. Le projet de loi spécifiait que les emprunts devraient être remboursables en vingt ans par annuités égales ou dégressives, et que, s'ils étaient remboursés dans d'autres conditions, l'allocation ne dépasserait pas celle qui serait accordée au cas où l'emprunt serait remboursé par annuités égales.

En outre, l'Office National de Crédit devait fournir des fonds pour le fonctionnement des navires-écoles de la Marine Marchande jusqu'à concurrence d'une somme égale à 3 % du montant de ses ressources qui étaient évaluées à 35.000.000 de francs par an.

Enfin, jusqu'à ce qu'une législation étende à l'étranger, notamment en Angleterre, les dispositions adoptées en France pour l'application de la Loi du 2 août 1919, fixant à huit heures la durée du travail à bord des navires de commerce, l'Office National de Crédit Maritime devait fournir aux Compagnies de navigation françaises les sommes destinées à diminuer leurs charges, sans que le total puisse dépasser 20 millions de francs.

Les conditions d'application devaient être définies par décret.

Ressources de l'Office National. — Le projet de loi prévoyait que l'Office National du Crédit Maritime recevrait le produit d'une taxe qui serait perçue par le Service des Douanes. Cette taxe serait prélevée sur les marchandises à l'im-

portation et sur les passagers à l'entrée en France et à la sortie de France. La taxe sur les marchandises à l'importation étaient fixées d'après l'article 9 à 2 francs, 1 franc, 0 fr. 50 par tonne, selon que les marchandises devaient être importées au long-cours, au cabotage international ou en provenance d'Algérie. La taxe était réduite aux chiffres respectifs de 0 fr. 80, 0 fr. 40 et 0 fr. 20 pour les marchandises dont la valeur ne dépassait pas 300 francs la tonne. Elle était doublée pour les marchandises dont la valeur dépassait 3.000 francs la tonne, mais n'était prélevée ni sur les colis postaux, ni sur les bagages des passagers.

Les taxes sur passagers étaient fixés — art. 10 — selon la classe, à 2 francs, 4 francs, 10 francs par passager sur navire de mer au long-cours; 1 franc, 2 francs, 5 francs par passager sur navire de mer au cabotage international, 0 fr. 50, 1 franc, 2 francs par passager à destination ou en provenance de l'Algérie. Etaient exemptés de la taxe les passagers voyageant sur réquisition des autorités ou bénéficiant d'un tarif spécial réduit, imposé par les contrats passés entre l'Etat et les Compagnies Maritimes.

De plus, les ressources de l'Office comprenaient les dons, legs ou libéralités de toute nature qu'il pouvait recevoir. En cas de dissolution, les valeurs provenant de cette source seraient attribuées, par décret rendu en Conseil d'Etat, à des établissements publics ou reconnus d'utilité publique, susceptibles d'exécuter les intentions des donateurs (art. 8).

Fonctionnement de l'Office et Obtention des prêts. — L'Office National, déclare l'article 2, est administré, sous l'autorité du Sous-Secrétaire d'Etat des Ports de la Marine

Marchande et des Pêches, par un Conseil d'Administration composé de 18 membres, savoir :

Deux sénateurs et deux députés, membres de la Commission de la Marine, du Sénat et de la Chambre des Députés désignés par les dites Commissions.

Le Directeur de l'Office nommé par décret contresigné du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre des Finances (Le Directeur est membre de droit du Conseil d'Administration).

3 représentants du Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande;

1 représentant du Ministre des Travaux Publics;

1 représentant du Ministre du Commerce et de l'Industrie;

1 représentant du Ministre des Colonies;

1 représentant du Ministre des Finances;

désignés respectivement par le Sous-Secrétariat d'Etat et par les Ministres intéressés.

1 représentant des armateurs;

1 représentant des constructeurs de navires;

1 représentant des sociétés de crédit ou de banque;

1 représentant du personnel navigant;

1 représentant du personnel ouvrier des chantiers de construction navale;

1 représentant des usagers,

désignés par le Sous-Secrétaire d'Etat des Ports de la Marine Marchande et des Pêches.

Le Président et le Vice-Président du Conseil sont désignés par le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande.

Les demandes d'allocation d'intérêt faites par les constructeurs et propriétaires de navires sont soumises à l'exa-

men de deux commissions instituées auprès du Sous-Secrétariat d'Etat.

La première, la Commission technique composée de représentants du Sous-Secrétariat d'Etat et d'un expert du Bureau Veritas a pour objet de déterminer la valeur marchande et la durée probable du navire.

La deuxième, la Commission financière, composée de fonctionnaires du Ministère des Finances et du Sous-Secrétariat d'Etat, et de deux représentants des Banques devait se renseigner sur les ressources et les qualités professionnelles de l'emprunteur.

Sur le rapport de ces commissions, le Sous-Secrétaire d'Etat fixe le montant et la durée maximum des emprunts pour lesquels l'allocation d'intérêt peut être consentie par l'Office National de Crédit Maritime. En cas de refus de l'Office, le Sous-Secrétaire d'Etat peut demander une seconde délibération.

Critique du Projet Meyer. — Les dépositions de M. Haarblicher devant l'Assemblée des Grands Ports français ne furent guère favorablement accueillies et les réfutations furent soulignées de vifs applaudissements. M. Meyer fit cependant remarquer que si sans doute les armateurs avaient, malgré son projet, quelques difficultés à emprunter, il mettait 30 millions à leur disposition.

L'Office National en effet accordait, non pas des prêts, mais des « allocations » d'intérêts pour les emprunts que les armateurs contracteraient pour la construction de navires. L'allocation prévue était de 3 % sur 60 % de la valeur des navires, c'est-à-dire qu'il s'agissait d'une ristourne de 1,80 %, déjà assez peu appréciable. De plus, le projet n'aurait eu au-

cune efficacité, car d'une part les entreprises de navigation étaient dans l'impossibilité de trouver du crédit, d'autre part les prix de construction des chantiers français devraient être égaux à ceux de leurs concurrents étrangers, alors qu'ils leur sont supérieurs de 20 à 25 %.

M. Dal Piaz fit au projet du gouvernement une objection des plus sérieuses : au lieu d'une société privée fonctionnant sous le contrôle de l'Etat, on créait un Office National, à la place d'un organisme souple et compétent, une machine administrative compliquée où l'on plaçait des fonctionnaires au lieu de banquiers. En effet, c'est le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande qui, sur l'avis purement consultatif de commissions composées à peu près exclusivement de fonctionnaires, devait fixer lui-même le montant et la durée de l'allocation d'intérêts, sous réserve de l'approbation des commissions. Le Conseil d'Administration composé de quatre parlementaires, de huit fonctionnaires, d'un marin, d'un ouvrier de construction navale, d'un représentant des usagers, d'un banquier, d'un représentant de l'Armement et d'un représentant de la construction navale, ne pouvait être qu'un instrument docile entre les mains du Sous-Secrétaire d'Etat. Celui-ci posséderait un pouvoir discrétionnaire pour accorder ou refuser des allocations d'intérêt aux armateurs et sans doute également pour les sommes venant en compensation de la loi de huit heures. Jusqu'à présent dans un tel domaine, l'aide de l'Etat était automatique et seuls pouvaient bénéficier de toutes primes les armateurs se trouvant dans telles conditions prévues par la loi. Des raisons d'ordre tout opposées à des considérations économiques et financières présideraient à l'octroi de cette allocation d'autant plus facilement que la caisse se remplirait à coup sûr alors que le jeu

des allocations serait problématique. En effet, les ressources que le projet rapporterait s'élèverait, d'après l'exposé des motifs, de 30 à 35 millions de francs alors que les allocations d'intérêts distribuées à l'Armement s'élèveraient à quatre millions et demi en 1926, somme représentant à 3 % l'intérêt de 150 millions que l'Armement eût été autorisé à emprunter cette année-là; en ajoutant le maximum de 20 millions de francs distribués en compensation de la loi de huit heures ainsi que 3 % du montant des recettes de l'Office pour participation au fonctionnement des navires-écoles de la Marine Marchande, on voit qu'il se constituerait dans la Caisse Nationale des fonds considérables, « tentation permanente pour le pouvoir politique, qui n'hésiterait pas à en disposer au gré des circonstances dans des buts vraisemblablement étrangers à l'objet primitif du projet de loi » (1).

Les Chambres de Commerce maritimes et particulièrement celle du Havre, protestèrent vivement contre ce projet, notamment en ce qui touchait la création des ressources. Le seul fait de frapper des marchandises d'une taxe supplémentaire aurait pour résultat d'augmenter le prix de la vie et de restreindre les possibilités d'exportation des produits fabriqués, mais surtout l'établissement d'une supertaxe placerait les ports d'Anvers et de Gênes dans une situation encore plus avantageuse que celle dont ils jouissent actuellement, car cette taxe pourrait être prohibitive pour certaines marchandises pondéreuses pour lesquelles une différence de quelques centimes donne la préférence à tel port plutôt qu'à tel autre. Cette taxe, qui aurait pour assiette celle des péages des chambres de commerce, pourrait ainsi nuire à l'équilibre des fi-

(1) Extrait d'une note que le Comité central des Armateurs a fait circuler dans les milieux commerciaux et parlementaires.

nances de ces dernières, car elle surchargerait la matière impossible qui tendrait à emprunter une autre voie.

De plus, la taxe qualifiée dans le projet de taxe sur le fret, dresserait contre l'armement français l'opinion maritime étrangère. « Il n'est pas douteux que tous les armements pratiquant la navigation internationale vont prendre des mesures pour se défendre contre une imposition aussi injustifiée. La conséquence d'un semblable procédé sera que les navires étrangers s'abstiendront de toucher les ports français, et il est possible que les gouvernements étrangers examineront s'il n'y a pas lieu de protéger la navigation en prenant des mesures semblables envers les armements français. Ceci mettrait la navigation française dans une situation très difficile, et le résultat final serait que les mesures prises en France auraient un effet contraire à celui que l'on désire. Ces méthodes sont aujourd'hui surannées et d'une application impossible » (1).

Il ne fallait voir dans le Projet de Loi de M. Meyer qu'un geste politique destiné à corriger l'impression fâcheuse causée par l'intention du gouvernement de promulguer le Décret limitant à huit heures le service des marins du pont. On joignait à cette Loi sur le Crédit Maritime une Loi de compensation d'armement, celle-ci également d'ailleurs très insuffisante, puisque le total des sommes fournies comme compensation aux charges découlant de l'application de la Loi du 2 août 1919 ne pouvait dépasser 20 millions de francs alors que les estimations les plus dignes de foi fixaient ce chiffre à 150 millions de francs. Mais on avait un argument pour répondre à ceux qui pouvaient s'étonner qu'on imposait une charge

(1) Hamburger Anzeiger, 16 avril 1925. Subventions aux dépens du prochain. Docteur ERDMANN.

nouvelle à notre Marine Marchande alors qu'elle traversait une crise très grave.

LE CONTRE-PROJET DE M. CHARLES LEBOUQC. — A la séance du 8 avril 1925 de l'Association des grands ports, M. Charles Leboucq, Vice-Président de la Commission Extra-parlementaire, déclara que l'Office du Crédit Maritime prévu par le projet n'était qu'une simple façade qui ne donnait aucune garantie mais uniquement libre cours à l'arbitraire et à l'injustice. M. Leboucq exposa les idées principales d'un contre-projet. Il fallait instituer immédiatement une caisse nationale de la Marine Marchande qui aurait pour objet :

1° De donner aux constructeurs des primes qui leur permettent de construire dans les mêmes conditions que les constructeurs étrangers.

2° De donner à l'Armement les compensations qui lui sont dues pour l'application de la loi de huit heures. Cette caisse devait être alimentée et fonctionner d'une manière automatique et être ainsi soustraite à tout arbitraire ; les primes à la construction devaient être payées suivant des barèmes établis d'une manière rigide, telles que les avaient établis la deuxième Commission et les compensations d'Armement devaient être payées suivant une échelle fixe, d'après un système calqué sur celui de la Loi de 1906, sans toutefois pouvoir dépasser 20 millions de francs.

Ce résultat obtenu, il y aurait lieu de procéder à l'organisation du Crédit Maritime sur les mêmes bases que le Crédit National, c'est-à-dire par une Convention intervenant entre l'Etat et un organisme privé.

Le projet de M. Charles Leboucq ne présentait guère qu'un seul avantage, celui de distinguer deux idées tout-à-fait

différentes, les encouragements ou compensations à la construction navale et à la Marine Marchande d'une part, le Crédit Maritime d'autre part. Les articles 2 et 3 reproduisent sensiblement les dispositions du projet de M. Léon Meyer en ce qui concerne la création des ressources de la Caisse Nationale; l'article 5 prévoit que la taxe sera payable par le navire. M. Meyer l'appelait taxe sur le fret. De plus, les allocations à l'armement ne seront pas égales au préjudice subi par lui; du fait de l'application de la Loi du 2 août 1919, le préjudice étant bien supérieur à 20 millions de francs. Le compte aurait été difficile à établir et on eut désiré savoir qui devait l'établir. On ne voit pas ainsi comment la Caisse Nationale aurait été soustraite à l'arbitraire, puisque M. Leboucq chargeait un Comité consultatif de fixer les allocations touchées par chaque entreprise d'armement; sa composition est pour ainsi dire électorale, puisqu'il comprend 4 parlementaires, 7 représentants de Ministre ou du Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande et 2 représentants de chacun des groupements suivants, désignés par le Sous-Secrétaire d'Etat sur présentation de listes établies par les Chambres syndicales ou les syndicats de chacune des catégories intéressées : les armateurs, les constructeurs de navires, les sociétés de crédit ou de banques, le personnel navigant, le personnel ouvrier des constructions navales, les usagers (1).

LES TRAVAUX DE LA COMMISSION EXTRAPARLEMENTAIRE

La Commission compétente de la Commission Générale de la Marine Marchande se réunit en mai 1925 pour examiner un nouveau projet concernant la création d'une Caisse Nationale

(1) La liste des usagers étant établie par l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce.

de la Marine Marchande. Ce projet, qui avait été élaboré sur la demande de la Commission, par M. Bruyère, tendait à supprimer les inconvénients du projet Meyer en alimentant la Caisse Nationale par une majoration de 6 % appliquée aux droits de douane. Les ressources seraient employées de la façon suivante :

- a) 1 % consacré à subventionner les navires-écoles.
- b) Versement aux armateurs d'indemnités pour compensation de charges résultant de la loi de huit heures (jusqu'à concurrence de 20 millions par an).
- c) $\frac{2}{5}$ du reste : allocations aux armateurs, de façon à réduire de 4 % le taux d'intérêt des emprunts qu'ils contractent;
- d) $\frac{3}{5}$ du reste : allocations aux chantiers de construction navale suivant un taux calculé de façon à ramener leur prix de revient à la parité des chantiers étrangers.

Ce fut M. le Conseiller Tirman qui eut l'idée, pour trouver les ressources nécessaires au fonctionnement de la Caisse Nationale, d'ajouter un tantième à l'ensemble de nos droits de douane à l'importation. Les droits d'importation s'élevant à environ 1.600 millions, un droit de 6 % aurait produit près de 100 millions. Cette taxe aurait été plus équitable que celle prévue dans le projet Meyer, puisqu'elle aurait frappé toutes les marchandises importées et non pas seulement celles importées par mer.

La Commission Extraparlamentaire nomma deux sous-commissions ayant pour mission, l'une de mettre au point le moyen financier par lequel le Crédit Maritime pourrait se procurer des ressources, l'autre d'étudier les modalités de répartition de la tranche des allocations réservées aux armateurs

ayant à amortir des emprunts en vue du paiement des navires achetés à des prix exceptionnellement élevés.

Le procès-verbal d'une réunion de la première de ces sous-commissions indiquait que si les ressources nécessaires pour la création du Crédit Maritime étaient procurées par une révision du tarif douanier, l'Etat pourrait légitimement, en contre-partie, participer aux « super-bénéfices des Compagnies de navigation et à leurs amortissements ». Ceci ne pouvait qu'alarmer gravement l'Armement.

Au milieu des travaux de la Commission Extraparlamentaire, un incident se produisit qui faillit tout interrompre ; à la séance du 26 juin 1925, le Président de la Commission donna lecture d'une lettre qu'il venait de recevoir du Comité des Armateurs : « Il ne faut pas se dissimuler que la situation des finances publiques et du crédit, en général, rend irréalisable, à l'heure actuelle, toute formule par laquelle l'Etat ou une entreprise française aidée par lui pourrait mettre à la disposition des industries maritimes de véritables crédits. Travaillant dans cette ambiance de resserrement du crédit, la Commission ne pourrait aboutir qu'à un projet trop vaste pour être réalisable ou trop étroit pour être efficace. De toute manière, la Marine Marchande française ne pouvait pas attendre une aide comparable à celle dont bénéficient, dans le domaine maritime, ses concurrents les plus directs.

Notre Conseil d'administration a pensé, dans ces conditions, qu'il était préférable de renoncer provisoirement à l'étude d'un projet de Crédit Maritime, en attendant que l'assainissement de la situation financière permette de la reprendre en connaissance de cause avec des chances sérieuses de réussite. »

La Commission estima qu'il était cependant préférable de

continuer ses travaux, son rôle étant non de légiférer mais d'émettre des opinions qui permettraient l'élaboration d'un projet ultérieur.

Le Ministre des Finances, dans une lettre adressée au Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande se prononça contre toute taxe additionnelle aux droits de douane, comme l'avait suggéré M. le Conseiller Tirman, en se plaçant aux points de vue économique, international, pratique et budgétaire; la fixation du taux des droits de douane est soigneusement étudiée et on ne peut le changer arbitrairement; on ne peut modifier unilatéralement les accords commerciaux conclus avec les pays étrangers sans provoquer des représailles ou tout au moins des mécontentements; une telle augmentation accroîtrait le prix de la vie; enfin le produit des taxes doit tomber dans le budget général et non avoir un but particulier.

La Commission chargea une deuxième sous-commission de trouver une formule nouvelle. Comme un projet de loi portant modification du tarif général des douanes était en préparation, et qu'on évaluait à 500 millions le supplément de recettes, elle estima que les sommes nécessaires à la protection de la Marine Marchande devaient être prélevées sur ce supplément de recettes, et que ces sommes devaient être versées régulièrement à la Caisse du Crédit Maritime.

Il ne s'agissait plus d'ajouter un tantième à l'ensemble des droits de douane, mais de prélever sur le produit total. Cependant le Ministre des Finances ne pourrait-il objecter comme précédemment qu'il s'est toujours opposé aux taxes spécialisées, le prélèvement n'étant qu'un moyen à peu près semblable à l'établissement d'une surtaxe, et le Gouvernement n'a-t-il pas besoin de la totalité des ressources pour son budget général ?

Aussi la Commission Extraparlamentaire se borna-t-elle, lorsqu'elle eut clos provisoirement ses travaux, le 22 avril 1926, à exprimer le vœu suivant, base d'un avant-projet dont pourrait s'inspirer le législateur, lorsque les conditions financières seraient devenues plus normales.

« Considérant que le Crédit Maritime correspond à un besoin de l'industrie maritime et constitue un mode de protection indispensable pour assurer l'essor de cette industrie ;

« Que cette idée, lancée et étudiée par la Commission Extraparlamentaire, a été en fait appliquée depuis dans tous les pays qui, non seulement ont adopté cette institution, mais la développent ;

« Que seules les contingences financières momentanées ont conduit la Commission à ne pas poursuivre jusqu'au bout, pour le moment, la réalisation de ce moyen ;

« Considérant, d'autre part, que l'idée d'alimenter le Crédit Maritime avec des ressources tirées des droits de douane doit être retenue.

« La Commission Extraparlamentaire, tout en décidant d'ajourner la demande d'un organisme de Crédit Maritime, appelle l'attention des Pouvoirs Publics sur la nécessité d'organiser cette institution indispensable au développement de la construction navale dans les chantiers français, ainsi qu'à la reconstitution et à l'exploitation de notre tonnage lorsque les circonstances le permettront. »

La loi Tardieu du 2 Août 1928

§ 1. — Elaboration du projet Tardieu

Depuis 1915, les projets succédaient aux projets sans qu'on pût obtenir le vote d'une loi capable d'aider efficacement notre Marine Marchande. Le projet de M. de Monzie, du 7 mai 1915, préconisait une réforme de notre régime hypothécaire et une allocation de 3 % aux capitaux prêtés à l'Armement par la Société « autorisée » qui était instituée. Le projet de MM. Desplas et Thierry, de juin 1917, tendait à l'approbation d'une convention passée entre l'Etat et le Crédit Foncier de France, créant ainsi au profit de ce dernier le monopole de procurer à l'armement national les capitaux dont celui-ci avait besoin. L'obtention d'un prêt était subordonnée à l'obligation de fournir une caution, autre garantie s'ajoutant à l'hypothèque, et qui augmentant considérablement le coût du prêt donnait par là même au projet une efficacité douteuse; la contribution de l'Etat était inexistante.

Après la guerre, le Crédit Maritime avait été conçu par l'Armement et la Commission Extraparlamentaire sous la forme d'une Société garantie par l'Etat et calquée sur le Crédit National aux régions libérées; pour la Commission Tirman, elle était devenue une simple société privée sans garantie d'Etat. M. Meyer, Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, avait estimé que l'organisme à créer devait être

une institution d'Etat, mais ne demandant pas ses ressources au budget. La Commission Extraparlamentaire, afin de trouver les ressources nécessaires, proposa d'ajouter un tantième aux droits de douane, puis de prélever une quotité sur leur montant total; l'Office ainsi créé aurait été destiné à fournir à la construction des allocations devant remédier à la crise qu'elle traversait et à accorder à l'Armement des subventions susceptibles de compenser les charges qu'elle subissait par suite de l'application de la loi de 8 heures.

Au cours de l'année 1926, la situation financière parut désespérée et il semblait que la France fût acculée à la banqueroute totale. Cependant, la situation fut rétablie en quelques mois et l'œuvre de reconstruction navale allait pouvoir être reprise.

Dès son entrée au Ministère des Travaux Publics, M. André Tardieu prépara un projet dont le chapitre III instituait le Crédit Maritime. Les services estimaient que le remplacement du tonnage actuel tonne par tonne nécessiterait l'acquisition ou la construction de 400.000 tonnes au cours des quatre années à venir. D'autre part, ils considéraient nécessaire d'augmenter le tonnage de notre Marine Marchande de 600.000 tonnes.

Les armateurs n'ayant pas les fonds nécessaires pour faire construire et ne pouvant pas emprunter à moins de 12 %, on prévoyait la mise à leur disposition, pour le remplacement ou l'accroissement de leur flotte, d'un crédit représentant les deux tiers de la somme à dépenser pour constructions sur chantiers français et remboursables par annuités de vingt ans. Ce crédit aurait donné lieu au paiement d'un faible intérêt : 2 % à l'Etat, 2 % à une caisse de garantie. On supprimerait les exigences qui accompagnent généralement l'octroi d'un

crédit et en détruisent l'efficacité (cautions de banque, impôts spéciaux) pour ne conserver que l'hypothèque et la subrogation à l'indemnité d'assurance. Par contre, l'Etat aurait la garantie d'une caisse à laquelle tous les armateurs participant au prêt verseraient 2 %.

Ce projet primitif fut complètement modifié; les charges qu'il aurait fait incombler à l'Etat eussent été très lourdes; de plus, si on admet facilement que 400.000 tonnes de remplacement soient nécessaires à notre Marine Marchande, il est plus difficile d'admettre que 600.000 tonnes supplémentaires pourraient trouver à s'employer efficacement.

La Commission Extraparlamentaire avait clos définitivement ses travaux en mars 1927. Dans le vœu XXIV, la Sous-Commission aux Constructions Navales se prononçait « nettement et formellement » en faveur du rétablissement des primes à la construction, estimé le seul moyen, après un examen approfondi de la question, de permettre aux chantiers français de pouvoir lutter avec des chances de succès contre leurs concurrents étrangers, mais au cas où le gouvernement ne pourrait les rétablir par suite de raisons financières, elle demandait, du moins provisoirement :

1° L'exonération rapide de l'impôt sur le chiffre d'affaires;

2° L'admission temporaire, en ce qui concerne les matériaux destinés à la construction, sauf pour les machines de navigation et auxiliaires de tous systèmes : chaudières, machines et appareillage électrique, pièces de machines, ancres, chaînes, câbles, cordages, filets, toiles à voiles, voiles confectionnées;

3° L'organisation immédiate, permanente, du Crédit Maritime.

Dans le vœu LI, la Sous-Commission retenait l'idée d'alimenter le Crédit Maritime avec des ressources tirées des droits de douane, et dans le vœu LII, la Commission Extraparlamentaire de la Marine Marchande à l'unanimité.

« Considérant que la plupart des pays étrangers ont organisé dans ces dernières années le Crédit Maritime à bon marché qui a déjà eu les effets les plus heureux sur le développement de leur marine marchande ;

« Considérant qu'une Marine Marchande nombreuse, puissante, prospère, est une condition essentielle de la sécurité et de la grandeur de la patrie ;

« Prie instamment le Gouvernement d'Union Nationale de vouloir bien compléter son œuvre de redressement et de relèvement français, en déposant et en faisant voter d'extrême urgence par le Parlement, une loi organisant le Crédit Maritime à bon marché. »

Contrairement à ce qui s'était passé pour le projet Meyer, le Comité des Armateurs collabora activement à l'élaboration du projet Tardieu. Le Ministre des Travaux Publics lui donna toutes facilités à ce sujet et des représentants du Comité prirent régulièrement connaissance des pourparlers engagés entre les Départements de la Marine Marchande, des Finances et du Crédit Foncier.

L'accord était complet entre le Parlement et l'Armement sur le principe même du Crédit Maritime. Le Comité Central des Armateurs, dans une note adressée aux négociateurs du projet de Crédit Maritime le 9 juin 1927, déclarait que « l'Industrie Maritime, par l'irrégularité de ses résultats, par la tendance terrienne des capitalistes français, n'est pas dotée du rouage bancaire spécialisé qui devrait lui servir de soutien. C'est donc en France tout particulièrement qu'une interven-

tion de l'Etat se justifierait le mieux pour assurer aux armateurs les prêts à long terme et à intérêt réduit qu'ils ne trouvent que difficilement sur le marché. Le Gouvernement qui mettrait sur pied une organisation de ce genre influerait plus qu'on ne saurait dire sur les destinées de notre flotte de commerce. »

Le projet de Crédit Maritime fut déposé sur le Bureau de la Chambre le 28 février 1928, par le Ministre des Travaux Publics. Le projet fut renvoyé pour avis à la Commission des Finances et quant au fond à la Commission de la Marine Marchande. Celle-ci avant de se prononcer sur le projet, convoqua le Ministre des Travaux Publics et les représentants de l'Armement et de la Construction. La délégation du Comité des Armateurs attira l'attention de la Commission sur la nécessité d'améliorer les conditions de crédit en général et de tenir compte des desiderata de l'Armement au Tramping qui renouvelle surtout son tonnage par des achats à l'étranger, d'atténuer les charges fiscales qui pèsent sur l'achat, la vente et l'exploitation des navires. Le Comité, ainsi qu'une délégation de la Chambre Syndicale des Constructeurs de navires, présentèrent les mêmes desiderata à la Commission de la Marine du Sénat. Le Comité précisa sa position également vis-à-vis du Ministre des Travaux Publics et de la Commission des Finances du Sénat, mais il rencontra de la part de ces derniers une opposition insurmontable. Le Ministre des Travaux Publics fit savoir aux représentants des armateurs et des constructeurs qu'il les plaçait en présence soit de l'acceptation pure et simple du projet, soit de son retrait par le Gouvernement. Il ajouta d'ailleurs que la plupart des amendements présentés pourraient être examinés ultérieurement, soit dans le corps de la Loi des Finances, soit dans un

projet d'ensemble visant la situation fiscale du navire. D'ailleurs, le temps pressait, de nouvelles élections législatives allaient bientôt avoir lieu et il importait de voter rapidement le projet si on ne voulait pas le voir devenir caduc. La Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires, après en avoir averti le Comité des Armateurs, fit savoir aux Commissions compétentes du Sénat qu'elle souhaitait le vote rapide du projet, avec l'espoir d'obtenir ultérieurement le vote des amendements suggérés, préférant recevoir une aide insuffisante que de ne pas en recevoir du tout. Le Comité résolut, dans ces circonstances, de s'abstenir de toute nouvelle démarche.

Le projet de Crédit Maritime fut voté par le Sénat le 6 juillet 1928, après interventions de M. Mahieu, rapporteur de la Commission des Finances ; de M. Brindeau, rapporteur de la Commission de la Marine et de M. Rio, qui fit ressortir les imperfections du projet.

Le Ministre des Travaux Publics demanda au Comité d'inviter les Armateurs à lui adresser avant le 8 août, accompagnées des pièces justificatives voulues, les demandes qu'ils pourraient avoir à formuler pour bénéficier du Crédit Maritime, les demandes parvenues avant cette date ayant le même rang de priorité.

§ 2. — Exposé de la loi Tardieu

Le texte soumis à l'approbation du Parlement se composait d'un Projet de Loi contenant les dispositions relatives aux obligations hypothécaires et des dispositions complémentaires telles que l'admission en franchise, l'exonération de la taxe sur le chiffre d'affaires, l'exemption de la taxe à l'importation et d'un Projet de Convention entre l'Etat et le Crédit Foncier de France pour l'organisation du Crédit Maritime.

Le Crédit Foncier de France consentira aux « propriétaires » (1) français de navires de mer français des prêts qui pourront être de trois sortes :

1° Des prêts à court terme sous forme d'ouverture de crédit sans compte-courant ;

2° Des prêts remboursables à terme fixe d'une durée maximum de cinq ans ;

3° Des prêts à long terme remboursables par annuités calculées de manière à amortir la dette dans un délai qui sera fixé d'après l'âge des navires donnés en gage et qui, en tout cas, ne pourra pas dépasser vingt ans.

Les prêts à long terme seront effectués en numéraire dans la limite des ressources produites par l'émission d'obligations maritimes ; les prêts à court terme pourront être effectués soit en numéraire, soit en bons à court terme.

L'ensemble des prêts n'excèdera pas 200 millions de francs en moyenne par an, pendant cinq ans, soit au total un milliard de francs au maximum. (art. 1).

Les prêts sont destinés soit à la construction des navires dans les chantiers français (exceptionnellement dans les chantiers étrangers), soit à la mobilisation des annuités dues à l'Etat pour le remboursement du prix des navires construits ou achetés en Allemagne, soit enfin à l'achat des navires étrangers de moins de dix ans d'âge. La part affectée à ces deux derniers emplois ne pourra pas dépasser un cinquième des disponibilités précédemment prévues.

Obligations hypothécaires maritimes. (art. 2 du projet de loi). — Le projet de loi stipule qu'en représentation des prêts et des crédits qui seraient consentis aux armateurs et jusqu'à

(1) Ce terme était déjà employé dans la convention de juin 1917.

concurrence de leur montant, le Crédit Foncier est autorisé à créer et à négocier des obligations ou bons hypothécaires maritimes. Afin de faciliter leur émission, ces obligations ou bons jouiront de tous les droits attachés aux obligations foncières et communales par les lois concernant le Crédit Foncier de France ; c'est la reproduction de l'art. 3 du Projet de Loi de 1917.

De plus, l'art. 4 ajoute que les intérêts et arrérages des prêts consentis par la présente convention sont exempts de l'impôt cédulaire sur le revenu des capitaux mobiliers.

L'art. 2 précise que ces obligations n'entreront pas en compte dans le calcul de la proportion devant exister entre les actions et les obligations, conformément à l'art. 4 des statuts du Crédit Foncier (art. 3 du Projet de Loi de 1917) ; si cette règle n'avait pas été admise, le Crédit Foncier aurait été obligé soit d'augmenter son capital, soit de diminuer le nombre des obligations foncières ou communales.

L'art. 3 crée au profit de ces obligations un privilège sur les créances provenant des prêts et crédits maritimes et l'art. 7 précise que les poursuites en recouvrement des prêts et crédits auront lieu en vertu des lois qui régissent, en matière maritime, le droit de suite, les privilèges et l'hypothèque, ainsi que la vente et la saisie des navires. Ces dispositions sont identiques à celles que l'on a déjà trouvées dans la Convention de 1917. Le nouveau projet omet également de préciser le rang qui sera donné au privilège sur les créances provenant des prêts maritimes.

Demande de concession des prêts. — Tout propriétaire de navire qui voudra contracter un emprunt au Crédit Foncier de France devra adresser une demande au Ministre chargé de

la Marine Marchande. Cette demande sera faite à peu près dans la même forme que celle qui a déjà été examinée précédemment lors de l'étude de la Convention de 1917. Il est également précisé, comme dans cette Convention, que ne sont pas admis au bénéfice des prêts, les navires indivis, à moins que l'hypothèque ne soit établie sur la totalité de ces navires, du consentement de tous les co-propriétaires et ceux dont l'usufruit et la nue-propriété sont séparés, à moins que tous les ayants-droit ne consentent à l'établissement de l'hypothèque; ce sont évidemment des précautions nécessaires. Les pièces à produire varient selon qu'il s'agit d'un prêt destiné à la construction ou à l'achat du navire.

A. Prêt destiné à la construction d'un navire :

I. — On doit joindre à la demande de prêts :

1° Le contrat avec le constructeur, pouvant contenir une clause résolutoire pour le cas où le Crédit Maritime ne serait pas accordé. Ce contrat devra indiquer le prix du navire et les dates probables des paiements. Les plans et spécifications du navire doivent être joints au contrat.

2° Un rapport établi par l'Ingénieur en Chef du Bureau Véritas, relatif à la valeur de construction du navire, à sa valeur de vente forcée dans un délai de deux ans après achèvement, à l'approbation des plans pour l'obtention d'une cote déterminée et au degré d'avancement des travaux si le navire est déjà commencé.

3° Un *engagement* de fournir avant la réalisation du prêt les pièces suivantes :

a) une copie certifiée du Receveur des Douanes de la déclaration prescrite par l'art. 5 de la Loi du 5 juillet 1885;

b) une police d'assurance contre l'incendie et tous autres risques; de justifier de la francisation du navire dans les trois mois de son achèvement; de consentir une hypothèque de premier rang sur le navire.

En outre, si l'armement offre des navires, comme gage d'une partie du prêt destiné à cette construction, les pièces suivantes relatives à chacun des navires servant ainsi de gages sont à fournir :

1° Les pièces justificatives du droit de propriété (par exemple l'acte d'acquisition du navire et une pièce justifiant que le paiement a été effectué).

2° L'acte de francisation.

3° Une police d'assurance maritime.

4° Un rapport établi par l'Ingénieur en Chef du Bureau Véritas, contenant la désignation du navire, la date de construction, la désignation du port dans lequel il a été construit, la côte qui lui a été attribuée, les dates et prix de vente successifs s'il y a lieu.

Nous verrons ultérieurement que l'art. 4 de la Convention stipule que, si l'emprunteur fournit des garanties supplémentaires, le montant du prêt pourra être supérieur à 50 % sans toutefois dépasser 70 % de la valeur des navires ou *immeubles* à hypothèque. Dans le cas où l'emprunteur demandera l'application de cette clause, il aura à reproduire ces garanties supplémentaires.

II. — La promesse de prêt fixera un délai pour la validité de cet engagement. Avant l'expiration de ce délai, le postulant devra remettre le contrat définitif de construction et l'accord du constructeur pour le concours de ce dernier à l'établissement de l'hypothèque prévue à l'article 7 de la Convention.

III. — Avant la réalisation du prêt devront être remis :

1° La copie certifiée par le receveur principal des Douanes de la Déclaration prévue par l'article 5 de la loi du 10 juillet 1885 visée ci-dessus ;

2° La police d'assurance contre l'incendie et tous autres risques et l'avenant à la dite police prévue par le paragraphe 2 de l'article 3 de la Convention.

En outre, le Crédit Foncier prendra hypothèque et recevra justification de l'état hypothécaire du navire.

B. Prêt destiné à l'achat d'un navire :

I. — On doit joindre à la demande de prêt :

1° Un accord avec le vendeur pour l'achat du navire, mentionnant le prix et les dates probables du ou des paiements. Cet accord pourra contenir une clause résolutoire pour le cas où le Crédit Maritime ne serait pas accordé, ou stipuler un délai d'option.

A cet accord devront être joints les plans et spécifications.

2° Un rapport établi par l'Ingénieur en chef du Bureau Véritas, contenant la désignation du navire, la date de construction, la désignation du port dans lequel il a été construit, la côte qui lui est attribuée, les dates et prix de vente successifs s'il y a lieu.

3° Une déclaration concernant la situation hypothécaire du navire.

Si l'armateur offre comme gage d'une partie du prêt destiné à cet achat d'autres navires lui appartenant, il aura à fournir, pour chacun des navires servant ainsi de gage, les pièces indiquées ci-dessus pour le cas analogue concernant les constructions de navires.

De même, s'il demande à bénéficier de la clause de l'ar-

ticle 4 de la Convention du Crédit Maritime relative aux garanties supplémentaires, il aura à produire ces garanties supplémentaires.

Si le prêt est destiné à la mobilisation des annuités dues à l'Etat pour le remboursement du prix des navires construits ou achetés en Allemagne au titre des prestations en nature, cette destination devra être indiquée.

II. — La promesse de prêt fixera un délai pour la validité de cet engagement. Avant l'expiration de ce délai, le postulant devra remettre :

- 1° Le contrat d'achat;
- 2° L'acte de francisation.

III. — Avant la réalisation du prêt devront être remis : Une police d'assurance contre l'incendie et tous autres risques et l'avenant à la dite police prévu à l'article 3 de la Convention.

En outre, le Crédit Foncier prendra hypothèque et recevra justification de l'état hypothécaire du navire.

Conditions de la Concession des Prêts. — Pour que le prêt puisse être consenti par le Crédit Foncier, l'armateur devra payer une annuité comprenant l'intérêt et l'amortissement; d'autre part, le navire offert en garantie du prêt devra être évalué, assuré, et libre de toute inscription hypothécaire antérieure. Nous examinerons successivement chacune de ces conditions :

A. *Quant à l'emprunteur.* — *Taux du prêt. Art. 8.* — Le taux de l'intérêt des prêts sera déterminé par le prix de revient établi par le Crédit Foncier des dernières obligations créées en vertu de la loi qui approuvera la Convention. Le prix de revient sera augmenté de un franc par 100 francs

net d'impôt. Jusqu'à ce que le Crédit Foncier ait effectué une émission de ces obligations spéciales, il pourra procéder aux prêts prévus par la dite Convention, au moyen de ses disponibilités de toute nature ; dans ce cas, le taux d'intérêt sera celui en usage pour les prêts hypothécaires consentis par le Crédit Foncier sur immeubles (en août 1928, 9,80 %, actuellement 8,20 %).

Les intérêts et les annuités seront payés semestriellement. Tout semestre d'annuités ou d'intérêts non payés à l'échéance portera intérêt de plein droit et sans mise en demeure à un taux qui sera supérieur de 1 % du taux d'intérêt des crédits et des prêts. C'est là une dérogation au droit commun (art. 1692 du Code Civil). De plus, il en sera de même des frais de poursuite liquidés ou taxés faits par la Société pour arriver au recouvrement de ses créances et généralement de toutes avances et ce, à partir du jour où seront faits les dits frais et avances.

Ces modalités sont les mêmes que celles qui avaient été prévues dans la Convention de 1917 avec cette différence cependant que le prix de revient de l'obligation sera augmenté de 1 franc par 100 francs au lieu de 0 fr. 60 et que l'intérêt nouveau, en cas de non-paiement des annuités, sera supérieur de 1 % au lieu de 0 fr. 50 % au taux primitif.

L'armateur pourra-t-il se libérer quand bon lui semblera ? Les ouvertures de crédit et les prêts à terme fixe ne sont pas remboursables par anticipation. Les prêts à long terme pourront être remboursés par anticipation, en tout ou en partie, après l'expiration d'un délai dont la durée est fixée par le contrat de prêt. Le montant du capital à rembourser sera établi en prenant pour base de calcul de l'amortissement le taux d'intérêt total auquel le prêt a été consenti. De plus, le Crédit

Foncier pourra stipuler, pour les prêts excédant un million de francs, que le remboursement anticipé ne pourra pas dépasser par année une somme à déterminer suivant l'importance du prêt.

Ce remboursement anticipé donnera lieu au profit du Crédit Foncier au paiement d'une somme « qui ne pourra être supérieure au montant d'un semestre d'intérêt du capital remboursé par anticipation ». La Convention de 1917 indiquait, en pareil cas, le paiement d'une indemnité de 0,50 % sur la somme versée.

B. *Quant au gage*, le navire offert en garantie du prêt devra être évalué, assuré et libre de toute inscription hypothécaire.

Sur la proposition d'une Commission qui devra comprendre un délégué du Ministre chargé de la Marine Marchande, un délégué du Ministre des Finances et un expert du Bureau Véritas, le Ministre chargé de la Marine Marchande fera une estimation de la valeur vénale du navire et proposera en même temps, le montant et la durée du crédit ou du prêt à consentir. Art. 4.

Cette évaluation est nécessaire car le montant du crédit ou du prêt ne pourra pas excéder la moitié de la valeur des navires ou des immeubles donnés en gage, à moins que l'emprunteur ne fournisse des garanties supplémentaires. Dans ce dernier cas, le montant du crédit ou prêt ne dépassera pas 85 % du prix de construction du navire pour lequel il est accordé.

L'ensemble des prêts consentis à un même emprunteur ne pourra pas dépasser 40 millions, à moins qu'il n'y ait chaque année après l'attribution des prêts, des disponibilités sur le montant des prêts.

Pour les navires en construction, les versements successifs seront effectués après justification de l'état d'avancement des travaux. Dans le cas exceptionnel de construction d'un navire à l'étranger la réalisation du prêt n'aura lieu qu'après la francisation du navire libre d'hypothèque et de privilège.

Pendant toute la durée des crédits des prêts, les bâtiments à la mer seront couverts par une assurance maritime, pour une valeur totale qui ne pourra être inférieure, tant à tous risques qu'en bonne arrivée, préjudice, etc... au montant de la valeur vénale des navires donnés en gage, dans les proportions fixées par les règlements des compagnies d'assurances; ceux en construction seront assurés de la même façon contre l'incendie et tous les risques que le navire peut courir jusqu'à son premier voyage. La surveillance du gage pendant la durée des crédits ou des prêts sera assurée par la communication au Crédit Foncier de France, des résultats des visites spéciales en vue du maintien de la côte et des visites annuelles prescrites par les règlements du Bureau Véritas.

Un avenant aux polices d'assurances contractées devra transférer à titre de garantie des sommes restant dues, le bénéfice de ces polices au Crédit Foncier de France, jusqu'à concurrence des sommes restant dues par l'emprunteur pour le prêt dont le navire est le gage. Dans le cas de perte ou de délaissement, ces sommes sont acquises au Crédit Foncier; dans le cas d'avaries, le Crédit Foncier s'engage à autoriser le versement des indemnités aux armateurs, sous justification que le dommage subi par l'avarie a été réparé. Art. 3.

La troisième condition qu'exige la Convention pour qu'un prêt ou un crédit puisse être obtenu est qu'ils soient faits l'un et l'autre en première hypothèque. Seront d'ailleurs considé-

rés comme faits en première hypothèque les prêts au moyen desquels doivent être remboursées les créances inscrites lorsque, par l'effet de ce remboursement, l'hypothèque viendra en première ligne et sans concurrence. Dans ce cas, le Crédit Foncier de France conservera entre ses mains une valeur suffisante pour opérer ce remboursement. Art. 6 et Art. 7, Convention de 1917.

Procédure de Concession. Art. 5. — Dans les vingt jours qui suivront le dépôt de la demande, le Ministre chargé de la Marine Marchande transmettra le dossier au Crédit Foncier. Ce délai court du jour de la demande, si le navire se trouve dans un port de France, et sinon, du jour de la réception du rapport du représentant local du Bureau Véritas.

Dans les quinze jours de la transmission; le Conseil d'Administration du Crédit Foncier se prononcera sur l'acceptation ou le refus de l'emprunt, sur les modifications à apporter éventuellement à la proposition de la Commission et sur les modalités de l'opération; s'il s'agit d'un navire en construction, sur le chiffre, l'époque et les modalités de chaque versement. En aucun cas le montant du prêt ne pourra dépasser le chiffre proposé par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les délais ci-dessus pourront être prorogés, si des renseignements complémentaires sont jugés nécessaires.

Au cas où le Crédit Foncier refuserait de consentir le prêt demandé, ce refus qui doit être motivé est notifié au Ministre chargé de la Marine Marchande dans les trois jours; celui-ci pourra demander une nouvelle délibération qui devra intervenir dans le même délai que la première. Ces dispositions sont les mêmes que celles prescrites par la Convention

de M. Desplas, mais le projet de la loi Tardieu ajoute que dans le dernier cas considéré, le Crédit Foncier se réserve le droit (alors qu'une caution n'est généralement pas requise contrairement aux exigences de la Convention de 1917) de subordonner son acceptation à la présentation d'une caution pour une fraction du montant du crédit ou du prêt qui ne pourra, en aucun cas, être supérieure à 25 % de ce montant. Les charges supplémentaires qui en résulteraient seraient acquittées par l'emprunteur et les sommes correspondantes seraient versées au Crédit Foncier qui en assureraient la répartition.

L'acte qui contiendra l'engagement des parties, les conditions du prêt ou du crédit et l'affectation hypothécaire, sera reçu devant notaire. Après qu'il aura été justifié de l'accomplissement régulier des formalités hypothécaires de l'assurance et de l'exécution de toutes les conditions, les prêts seront réalisés par acte également notarié. Les ouvertures de crédit seront passées par un même et seul acte.

Art. 4. — La remise des fonds aura lieu en une seule fois, ou s'il s'agit d'un prêt sur navire en construction, au fur et à mesure de l'avancement des travaux et dans les conditions déterminées par le contrat. Cet article est identique à l'article 13 de la Convention de juin 1917. De même il est prévu dans le présent projet de loi comme dans celui de 1917 qu'en vue de réduire les dépenses qu'entraîne un acte notarié, les honoraires pour toutes les opérations relatives aux prêts maritimes, seront de la moitié de ceux fixés par les tarifs pour les obligations, sauf application des dispositions de l'art. 4 du décret du 25 août 1898 (les tarifs qui y sont indiqués varient suivant le ressort de la Cour d'Appel).

Contributions de l'Etat. Art. 9. — Des allocations d'in-

térêt seront accordées aux armateurs bénéficiant des prêts visés à l'article premier et destinés à des navires dont la coque, ainsi que les machines motrices et les chaudières, sont construites en France.

Lorsque le prêt est remboursable par annuités, l'allocation est égale à la différence entre le montant de l'annuité due au Crédit Foncier et celui de l'annuité établie sur la base d'un taux d'intérêt égal à la moitié du taux réel. Toutefois, la charge de l'emprunteur ne pourra, en aucun cas, être inférieure à celle d'une annuité calculée au taux de 4 %.

Lorsque le prêt est remboursable à terme fixe, l'allocation est égale à la moitié des intérêts dus annuellement par l'emprunteur, sans que les sommes restant à la charge de ce dernier puissent être inférieures à 4 % par an du montant du prêt.

En cas de construction à l'étranger autorisée si l'armateur prouve que le prix obtenu est au moins inférieur de 15 % au prix demandé par les chantiers français, l'intérêt à la charge de l'emprunteur sera augmenté de 3 %. En cas de prêt remboursable par annuités, l'annuité à la charge de l'emprunteur sera donc calculée sur un taux d'intérêt supérieur de 3 % à celui du prêt consenti pour un navire construit en France, et l'allocation de l'Etat sera la différence entre l'annuité due au Crédit Foncier et l'annuité ainsi déterminée à la charge de l'emprunteur.

Pour les constructions ou achats au moyen des prestations en nature de l'Allemagne et pour les achats de navires étrangers de moins de dix ans d'âge, l'allocation de l'Etat sera la même que pour les constructions à l'étranger. Dans ces divers cas, l'emprunteur devra fournir une caution correspondant à la réduction de l'allocation de l'Etat. L'article

Il déclare que le défaut de paiement de taux ou partie des intérêts ou de l'annuité par l'emprunteur ne fait pas obstacle au versement par l'Etat de l'allocation prévue.

En cas de réalisation du gage, l'Etat continuera à payer les allocations prévues jusqu'à ce que le Crédit Foncier ait recouvré l'intégralité de sa créance, qui comprendra, outre les intérêts et tous accessoires, le capital restant dû établi en prenant comme base de calcul de l'amortissement le taux d'intérêt total auquel le prêt aura été consenti. Mais, en toute hypothèse, le paiement de l'allocation par l'Etat cessera à la date prévue pour la fin de l'opération. Si, dans cette éventualité, la créance du Crédit Foncier n'est pas entièrement couverte par le produit de la réalisation du gage et de l'exécution de la caution, compte tenu des allocations de l'Etat, le solde restant dû sera prélevé sur un fonds de garantie spéciale.

Des mêmes règles s'appliquent en cas de perte totale ou du délaissement du navire.

Emprunts directs. Art. 9 Projet de loi. — Des allocations d'intérêt peuvent être accordées aux armateurs pour ces emprunts qu'ils contractent directement; le montant de ces allocations sera le même que pour les prêts du Crédit Foncier. Ces emprunts doivent être remboursables en vingt ans au plus.

Remboursement des emprunts par un autre emprunt contracté à un taux d'intérêt moindre. Art. 10 Projet de loi. — Dans le cas où l'emprunteur contracterait des emprunts à des taux d'intérêt moindre pour rembourser les prêts à long terme du Crédit Foncier, les allocations qui restent à payer à la date du remboursement seront réduites et le montant de ces allocations sera celui qui aurait été fixé si le taux du prêt

du Crédit Foncier avait été celui du nouvel emprunt; à dater du remboursement ces allocations ainsi réduites seraient versées à l'emprunteur, aux dates primitivement fixées pour les versements au Crédit Foncier.

La même règle s'appliquerait en cas de remboursement ou de conversion des emprunts contractés directement.

Montant des emprunts donnant droit à l'allocation. Art. 11. Projet de loi. — Le montant des emprunts donnant droit à l'allocation sera tel que la somme totale des allocations accordées ne dépassera pas celle qui serait allouée pour des prêts à long terme, s'élevant à 200 millions de francs en moyenne, par an, et destinée uniquement à des constructions de navires dans les chantiers français.

La part des emprunts ou prêts donnant droit à l'allocation, et affectés à la mobilisation des annuités dues à l'Etat, au titre des prestations en nature ou à l'achat de navires étrangers, ne dépassera pas en moyenne, 40 millions de francs par an.

Contrôle de l'Etat. Art. 13. Convention. — L'Etat aura un droit de contrôle réduit d'ailleurs à une simple formalité : au fur et à mesure des versements opérés en vertu des ouvertures de crédit et après réalisation des prêts, le Crédit Foncier en donnera avis au Ministre des Finances et au Ministre chargé de la Marine Marchande, qui devront lui en accuser réception. Nous avons trouvé des dispositions identiques dans la Convention de 1917.

Fonds de Garantie. L'art. 10 de la Convention déclare qu'il sera constitué une caisse de garantie au moyen d'un prélèvement de 2 % sur les versements effectués entre les mains

des emprunteurs au fur et à mesure de ces versements, et d'un prélèvement de 0,20 % sur le montant de la commission de 1 % accordée au Crédit Foncier.

Les sommes ainsi prélevées seront portées par le Crédit Foncier de France à un compte spécial sur lequel sera imputé le montant non recouvré des créances en principal et tous accessoires; le Crédit Foncier attribuera au 31 décembre de chaque année, aux capitaux appartenant au fonds de garantie, un intérêt au taux de 4 %. Chaque année avant le 1^{er} avril, le Crédit Foncier remettra au Ministre des Finances et au Ministre chargé de la Marine Marchande, qui lui en accusera réception, un état de situation du compte arrêté à la date du 31 décembre précédent.

Le montant du fonds de garantie restant disponible à la fin des opérations prévues par la Convention, sera réparti entre l'Etat et les emprunteurs, à raison de trois cinquièmes à l'Etat et de deux cinquièmes aux emprunteurs, la répartition entre ces derniers étant faite proportionnellement aux prêts inégalement remboursés.

Ces dispositions sont à peu près les mêmes que celles prévues dans le projet de MM. Desplas et Thierry; cependant dans ce dernier projet nous avons vu que le montant du fonds de garantie restant disponible est ainsi réparti : 4/5^e à l'Etat, 1/5^e au Crédit Foncier.

Dispositions complémentaires. Art. 13 et 14 du projet de loi.

1^o *Admission temporaire.* — Les livraisons de produits devant être utilisés à la construction ou à l'armement des bâtiments de la Marine Marchande seront exemptées à leur

importation en France, des droits inscrits au tarif des douanes ainsi que de la taxe à l'importation à charge de justifier de l'affectation des dits articles à la destination ci-dessus prévue.

Toutefois cette exemption ne s'étend pas aux machines de navigation et auxiliaires de tous systèmes, chaudières, machines et appareillages électriques, pièces de machines, ancres, chaînes et câbles, cordages, filets et engins de pêche, toiles, ainsi qu'aux objets mobiliers d'usage courant de toute nature, tels que meubles, vaisselle, tapis, linge, etc...

Au cas où les articles ou produits bruts ou fabriqués, ayant bénéficié de la franchise douanière, viendraient à être débarqués pour être employés à terre ou même être affectés à la navigation intérieure, les droits et taxes inscrits au tarif des douanes deviendraient immédiatement exigibles.

2° *Exemption de la taxe à l'importation.* — Sont exemptées de la taxe à l'importation représentative de l'impôt sur le chiffre d'affaires les importations de navires étrangers bénéficiant des allocations prévues par la présente loi.

3° *Exonération de la taxe sur le chiffre d'affaires.* — Les affaires conclues par les armateurs avec les chantiers de constructions navales françaises avant l'expiration d'un délai de cinq ans, à compter du 1^{er} mars 1928, pour la construction de navires de mer de la Marine Marchande, ainsi que les affaires conclues par les armateurs pour la construction des appareils moteurs et des chaudières destinées à ces constructions de navires, sont exemptés de l'impôt.

§ 3 — Critique de la Loi Tardieu

Grâce à la Loi Tardieu, la Marine Marchande française pouvait désormais compter sur une aide réelle. La Convention de l'Etat avec le Crédit Foncier avait de grandes ressemblances, on l'a vu, avec celle du projet de MM. Desplas et Thierry ; de plus, l'idée de l'allocation d'intérêt de l'Etat qui avait été émise pour la première fois dans le projet de M. de Monzie avait reçu son application. C'était là le premier effort réellement constructif tenté en faveur de l'armement français depuis la guerre. Le projet était viable et le principe même de l'institution proposée par M. Tardieu eut l'approbation quasi unanime des intéressés. Cependant si excellent fut-il dans les principes qu'il appliquait, il fut trouvé insuffisant quant à l'aide pécuniaire qu'il accordait à la construction et à l'armement.

Les critiques du Comité Central des Armateurs. — Ces critiques avaient fait l'objet d'une note rédigée pour les membres de la Commission de la Marine du Sénat avant le vote de la loi. Les amendement qu'elle proposait n'avaient pas été retenus par la Haute Assemblée, comme on l'a déjà vu.

Le Crédit Maritime tel qu'il est conçu par la Loi Tardieu, déclare la Note, a surtout pour objet de permettre aux constructeurs français de construire des navires au même prix que leurs concurrents. Il eut été plus logique d'alléger d'abord l'exploitation. En effet, les charges de notre Marine Marchande l'emportent de beaucoup sur celles des autres marines. N'eut-il pas été préférable de résoudre ce problème-ci avant l'autre ? On peut ranger les diverses critiques formulées par le Comité Central en trois principaux points.

1° L'allocation d'intérêt de l'Etat deviendra à peu près inexistante quand le taux auquel on peut emprunter viendra à baisser. Le Crédit Maritime selon le Projet de la Loi Tardieu consiste à consentir à l'emprunteur une ristourne d'intérêt qui ne peut, en aucun cas, ramener le taux de l'emprunt à moins de 4 %. Comme le fait remarquer le Comité Central, on peut prévoir le moment où l'on pourra emprunter à 5 %. L'Etat ne ristournerait plus dans ce cas que 1 % seulement. Or, la construction maritime française aura un aussi grand besoin d'être aidé lorsque le taux d'emprunt sera 5 % que lorsqu'il était de 9,80 en août 1928 (8,20 actuellement). Il conviendrait donc de supprimer la clause mentionnant que les sommes restant à la charge de l'emprunteur ne peuvent être inférieures à 4 % par an du montant du prêt; l'Etat continuerait, quel que soit le taux du marché de l'argent, de verser une allocation égale à la moitié de ce taux.

De plus, le Crédit Maritime ne paie une allocation d'intérêt que pour la construction des navires; on devrait étendre son application à la transformation des navires, par exemple pour l'installation éventuelle des moteurs sur les navires de pêche ou l'aménagement d'usines à bord des chalutiers.

2° On doit favoriser plus amplement la construction des vapeurs de charge et même dans certains cas déterminés leur achat à l'étranger. Pour les cargos, le Comité Central proposait d'accorder une allocation supplémentaire de 1 % pour favoriser la construction des vapeurs de charge en France. Au cas où l'armateur peut prouver qu'il peut faire construire le même navire à l'étranger avec une diminution de plus de 15 % sur le prix demandé par les chantiers français, l'intérêt à la charge de l'emprunteur sera de la moitié du taux réel augmenté de 3 %. Si le prêt est remboursable par annui-

tés, l'annuité à la charge de l'emprunteur sera calculée sur un taux d'intérêt égal à la moitié du taux réel plus 3 % et l'allocation de l'Etat sera la différence entre l'annuité due au Crédit Foncier et l'annuité ainsi déterminée à la charge de l'emprunteur.

La Loi du 2 août 1928 pénalise les constructions ou achats au moyen de prestations en nature de l'Allemagne et les achats de navire de moins de dix ans d'âge de la même façon que les constructions à l'étranger ; dans ces divers cas — l'âge des navires achetés à l'étranger étant spécifié devoir être de trois à dix ans — le Comité Central demandait que l'allocation de l'Etat soit la même que celle pour les navires construits en France diminuée de 40 %. Les armateurs qui achètent des navires d'occasion ne constituent pas une clientèle pour la construction neuve. On a prescrit le bénéfice de cette mesure aux navires compris entre trois et dix ans, de façon à éviter toute concurrence au détriment des chantiers français.

3° Les améliorations fiscales envisagées par le Projet de loi sont insuffisantes. — « Le fisc lui-même a intérêt à faciliter par sa modération le foisonnement de la matière imposable : le navire parce que c'est la prospérité des affaires d'armement qui créent les véritables et saines rentrées d'impôts ». Aussi le Comité recommandait-il le retour à une fiscalité normale et il proposait une réforme fiscale sur les points suivants :

a) Le droit d'enregistrement. — Afin de faciliter la circulation du navire, le droit d'enregistrement, au lieu d'être proportionnel, devrait être un droit fixe de 22 fr. 50.

b) Taxe à l'importation et impôt sur le chiffre d'affaires. — Le Projet de Loi accorde l'exemption de la taxe à l'importa-

tion pour les navires étrangers achetés avec l'aide du Crédit Maritime. Il y aurait lieu d'accorder également cette exonération aux armateurs qui n'ont pas eu besoin de l'aide pour commander des navires à l'étranger. L'exemption de la taxe d'importation ainsi que l'admission en franchise est accordée aux articles ou produits bruts ou fabriqués devant être utilisés à la construction, au gréement, à l'armement, mais non à ceux destinés à la transformation ou à la réparation. Il y aurait lieu de combler cette lacune, car il y a intérêt à faciliter la réparation des navires, afin de maintenir l'outillage maritime dans le meilleur état, et leur transformation, qui est toujours une amélioration.

L'art. 14 du projet accorde l'exonération de la taxe sur le chiffre d'affaires aux affaires conclues pour la construction des navires ou pour celle des appareils moteurs et des chaudières nécessaires à leur construction. Il y aurait intérêt, afin de diminuer le prix de revient de construction d'étendre cette exonération aux affaires conclues pour la réparation ou la transformation des navires ainsi que celles conclues par les chantiers pour la fourniture des matières premières nécessaires à la construction, à la réparation ou à leur transformation.

c) Réparations autorisées à l'étranger. — Il y aurait lieu, si on ne peut obtenir la liberté complète de faire réparer les navires à l'étranger, de porter à 100 francs la limite de 15 francs par tonneau de jauge brute admise actuellement comme maximum de réparation pouvant être effectuée à l'étranger, pour ne pas perdre la nationalité française.

d) Enfin, le Comité Central demandait le rétablissement de la liberté d'exportation des navires.

Il y a lieu de remarquer que le Comité Central ne demandait pas l'abolition de la franchise douanière pour l'im-

portation des navires, qui constitue cependant une lourde charge pour l'Armement français. Il estimait sans doute que si notre Armement avait obtenu satisfaction sur les points précédents les dégrèvements obtenus auraient été considérables et auraient déjà permis une amélioration sensible qui eût pu nous permettre de combattre plus facilement la concurrence étrangère.

Autres critiques. — M. René Fould, président du Syndicat des constructeurs de navires déclara devant la Commission du Sénat que le but de la Loi devait être la possibilité pour l'Armement français de ne pas payer ses navires plus cher en France qu'à l'étranger. Tout dépend de l'écart entre les prix anglais et français d'une part, et de la ristourne d'intérêt que l'Etat est prêt à accorder d'autre part; la question est de savoir si la ristourne d'intérêt capitalisé pendant vingt ans comble la différence entre le prix du marché britannique et celui du marché national.

Or, le taux de protection de 15 % d'après la Chambre syndicale de constructeurs de navires (1) apparaît trop peu élevé, car il existe entre les prix de revient anglais et français une différence de l'ordre de 24 % pour les navires de charge et un peu inférieure à ce chiffre pour les paquebots, d'après les conclusions de la deuxième Commission (Constructions Navales) de la Commission Extraparlementaire.

Ainsi, quand il y a compensation elle est insuffisante; mais la nouvelle loi n'assure cette compensation qu'autant qu'il y a emprunt. Quand l'armateur dispose de fonds propres, la compensation assurée aux chantiers français n'existe

(1) Exposé fait à la Commission d'Etudes de la Marine Marchande, par M. EM. VERGÉ, Secrétaire Général de la Chambre Syndicale.

plus. Il est même à craindre que, vu la différence de prix, la Loi du 2 août 1928 loin de s'exercer au profit des chantiers français ne bénéficie qu'aux chantiers étrangers. La Chambre Syndicale proposa en juin 1928 de supprimer la limite de 4 % du taux de l'intérêt et de relever les allocations d'intérêt pour les navires de charge, transportant moins de douze passagers; elle estime comme le Comité Central des armateurs qu'il y aurait lieu d'alléger la charge des impôts dont le navire est l'objet, ainsi que les taxes domaniales qui frappent les chantiers de construction. Nos chantiers de construction étant éloignés des usines du Nord et de l'Est, des réductions de frais de transport pour les produits métallurgiques étant obtenues de l'Administration des Chemins de fer, permettraient de réaliser une diminution très importante des prix de revient.

CHAPITRE V

Le Crédit Maritime à l'étranger

Si le Crédit Maritime a été conçu en France sous des formes différentes, il revêt également à l'étranger des modalités diverses selon les pays dans lesquels il est appliqué. Le nombre des Etats qui soutiennent l'Armement montre que le Crédit Maritime est un des éléments qui joue un rôle considérable dans le développement des diverses marines marchandes, en particulier si l'on constate l'essor de l'armement italien et les progrès de l'armement allemand sur toutes les routes maritimes. Les divers procédés employés pour donner à l'industrie maritime les moyens financiers indispensables, peuvent être groupés dans les diverses catégories suivantes :

1° *Abaissement du taux de l'intérêt.* — Dans ce cas, l'Etat peut donner à l'emprunteur sa garantie lui permettant ainsi d'obtenir des facilités sur le marché commercial (Trade Facilities Act en Angleterre) ou lui rembourser une partie de l'intérêt annuel, tout en n'intervenant pas dans le contrat (système allemand de 1926).

2° *Crédits ouverts par l'Etat.* — C'est le système le plus généralement employé. Il est prévu au budget un chapitre spécial pour les prêts à accorder aux compagnies de navigation. Le montant, le taux, la durée du prêt varient selon les

pays. Ce système a été adopté par les Etats-Unis, l'Allemagne, la Suède, le Danemark, la Finlande, l'Esthonie, la Lettonie, la Turquie. Dans certains pays où l'on ne prévoit pas normalement au budget un crédit spécial pour l'Armement, le Gouvernement consent néanmoins des prêts importants, lorsque l'intérêt national lui paraît être engagé; c'est ce qui se passe en Hollande, au Portugal, au Japon.

3° *Subventions-Crédits*. — Le gouvernement italien accorde à de nombreuses compagnies des subventions considérables, bien supérieures à celles qui ne feraient que rembourser les charges correspondantes. De plus, il les a autorisées à contracter des emprunts garantis par cette subvention; mais ce moyen n'étant pas assez efficace, le Gouvernement italien par l'intermédiaire d'un Consortium constitué à cet effet, a négocié lui-même à l'étranger un emprunt à caractère officiel, et se charge du service des intérêts et de l'amortissement. Cet emprunt a été réparti entre les diverses compagnies italiennes, qui cèdent au Consortium la part de leur subvention nécessaire au service des intérêts et de l'amortissement du prêt accordé. Dans ce système complexe on trouve à la fois le Crédit par l'abaissement du taux de l'intérêt grâce à l'intervention de l'Etat, et la subvention pure et simple.

Nous étudierons successivement le Crédit Maritime dans les pays suivants :

I. — Angleterre, Etats-Unis, Japon.

I. — Allemagne, Italie.

III. — Etats Scandinaves (Suède, Norvège, Danemark). Etats Baltiques (Finlande, Esthonie, Lettonie). Autres Etats (Hollande et Belgique, Espagne et Portugal, Turquie, Brésil et Chili).

§ 1. — Angleterre. — Etats-Unis. — Japon

ANGLETERRE. — La Marine Marchande a toujours été l'objet de la sollicitude du gouvernement qui a puissamment aidé l'armement britannique soit par des mesures législatives, soit par des accords commerciaux ; d'autre part le peuple anglais lui-même sait que si la puissance navale de l'Angleterre s'écroulait, c'en serait fait de sa prédominance dans le monde ; marine marchande, commerce, colonies, ne sont qu'une seule et même chose : la puissance britannique. Aussi l'esprit public, contrairement à ce qui se passe dans notre pays, est dirigé vers le commerce maritime et les possesseurs d'actions de compagnies de navigation sont aussi nombreux que sont, en France, les possesseurs de rentes sur l'Etat (1).

Cependant malgré sa supériorité incontestable sur les autres armements, tant au point de vue de l'exploitation des navires que de la prudence politique financière suivie par les entreprises de navigation, la marine marchande anglaise n'a pas échappé à la crise de 1920 et des années suivantes :

A la crise des frêts s'est ajoutée en Angleterre une crise de chômage que l'Etat a voulu réduire en faisant voter par le Parlement les *Trade Facilities Acts* dont l'objet est de stimuler l'activité des diverses industries.

Cette législation touche en particulier la marine mar-

(1) Le Merchant Shipping Act a réglementé le mortgage, correspondant à notre hypothèque. L'ordre de préférence des mortgages est fixé par leur date d'inscription, les mortgages non inscrits sont primés par les mortgages inscrits mais priment les créances chirographaires. Jusqu'à l'échéance, le créancier n'est seulement qu'intéressé à la conservation du gage ; à l'échéance il devient propriétaire du navire.

Le mortgage est très fréquemment employé ; de grandes compagnies de navigation émettent quelquefois des obligations avec un mortgage sur leurs flottes.

Il n'existe pas en Angleterre de banque spéciale de crédit maritime ; toutes les banques, même les courtiers et les agents maritimes ouvrent des crédits considérables aux armateurs.

chande puisqu'elle autorise l'octroi de garanties pour la construction de navires sur les chantiers britanniques, navires destinés aux armateurs nationaux ou étrangers : la loi est une mesure d'aide sociale ; d'ailleurs elle n'implique pas forcément une aide pécuniaire de l'Etat qui n'offre que son crédit pour soutenir celui de l'armateur, et donne au prêteur une sûreté additionnelle.

En 1921, fut voté le premier Trade Facilities Act, aux termes duquel le Trésor était autorisé à garantir, sur l'avis d'une Commission consultative nommée à cet effet, le capital et les intérêts de 5 % de tout prêt dont le montant serait consacré à des entreprises propres à diminuer le chômage, à condition que le prêt fût dépensé intégralement en Grande-Bretagne. Le maximum des sommes à garantir était fixé à £ 25 millions et la loi devait rester en vigueur jusqu'au 9 novembre 1922.

Ce maximum fut porté :

En 1922 à £ 50 millions, l'échéance reculée au 9 novembre 1923.

En 1924 à £ 65 millions, l'échéance reculée au 31 mars 1925.

En 1925 à £ 70 millions, l'échéance reculée au 31 mars 1926.

En 1926 à £ 75 millions, l'échéance reculée au 31 mars 1927.

Quoique la crise de chômage soit toujours très aiguë, le Gouvernement Britannique, afin de comprimer ses dépenses, décida la suppression des Trades Facilities Acts ; d'ailleurs un grand nombre d'armateurs estimaient assez justement qu'il n'était pas opportun d'encourager la construction de nouveaux navires, l'excédent de tonnage actuel étant le

principal élément de la crise que traversait l'armement. Le Shipowners Parliamentary Committee avait passé le 20 mars 1924 une résolution condamnant d'une façon formelle l'application du Trade Facilities Act à l'industrie des Constructions maritimes. Le Conseil de la Chamber of Shipping, le 17 décembre 1925 réuni en commun avec le Shipowners Parliamentary Committee, avait décidé qu'il y avait lieu d'en borner l'application au remplacement normal du tonnage.

Le total des garanties accordées par l'Etat en vertu des Trade Facilities Acts s'élevait :

Au 31 mars 1926 à £ 64.191.280.

Au 31 mars 1927 à £ 74.251.780.

Les garanties accordées à l'industrie des constructions maritimes s'élevaient au 31 mars 1926 à £ 18 millions soit environ 28 % du total; presque toutes ces garanties ne dépassent pas une période de dix ans; certaines cependant s'étendent jusqu'à vingt et vingt-sept ans.

En Irlande du Nord, il existe une législation analogue à celle qui était en vigueur en Angleterre : les Loans Guarantee Acts. Elle avait été prorogée en 1926 jusqu'au 31 mars 1928, et le montant des emprunts à garantir avait été porté de £ 7 à 9 millions. La Chambre des Communes de l'Irlande du Nord a adopté le 24 octobre 1928 une résolution présentée par le Ministère du Commerce portant à £ 11.500.000 la limite du capital total qui peut être garanti par le Ministère des Finances, et reportant la date d'expiration de la Loi au 31 mars 1930. Les garanties qui ont été données jusqu'en octobre 1928 s'élevaient à 9.690.000 £ et le Ministre du Commerce a fait observer que des commandes très importantes avaient été faites aux constructeurs de Belfast, pendant

l'année écoulée, grâce à l'aide ainsi donnée à l'industrie par l'Etat.

ETATS-UNIS. — Alors qu'en 1914, les Etats-Unis possédaient une Marine Marchande de 7.928.000 tonneaux, dont 6.818.000 servaient au trafic des grands lacs et 1.066.000 seulement à la navigation de concurrence, en 1922, la flotte commerciale comprenait 18.382.000 tonneaux, soit plus de dix millions de plus qu'en 1914, constitués presque uniquement de navires de haute mer; ceux-ci avaient été construits pendant la guerre pour le transport en Europe des troupes, des munitions et des vivres. Les besoins de fret ne correspondant plus à la demande de tonnage, la Marine Marchande américaine eut une crise difficile à traverser; on doit reconnaître que l'exploitation d'un navire américain est une tâche difficile; les marins exigent des salaires plus élevés que ceux des marines concurrentes; la loi sur l'émigration, le Seamen's act et d'autres réglementations similaires rendent difficile le recrutement des équipages et l'obtention d'une stricte discipline à bord.

C'est pour compenser ces infériorités que l'on a voulu concéder à l'armement des avantages financiers; à cette fin de nombreux projets ont été soumis à l'approbation du Congrès.

Le *Bill Jones*, qui est devenu le Merchant Marine Act 1920, a institué pour la première fois aux Etats-Unis, dans son art. 11, un organisme de Crédit Maritime : la construction Loan Fund; cet article est ainsi conçu :

« Pendant une période de cinq ans à partir de l'application du présent Act, le Board (1) pourra chaque année préle-

(1) « Le Shipping Board » chargé de la liquidation de la flotte d'Etat.

ver sur les recettes provenant de ses ventes et opérations, une somme qui ne pourra pas dépasser 25 millions de dollars, considérée comme un fonds lui appartenant et lui permettant de consentir des prêts en vue de l'aider à construire des navires du modèle le meilleur et du plus grand rendement pour l'établissement et le maintien des services sur les lignes de navigation que le Board trouvera désirables et nécessaires; ces navires seront munis des machines et de l'outillage les plus modernes. Le secours accordé ne devra pas dépasser les deux tiers du prix du ou des navires à construire, et le Board exigera des sûretés, y compris une première hypothèque sur la valeur entière du ou des navires ainsi construits, qu'il estimera nécessaire pour assurer le remboursement de ces avances avec leurs intérêts et le maintien du service pour lequel ce ou ces navires seraient construits.

Les remboursements de capital au Construction Loan Fund, en assurent la permanence; les intérêts sont versés au Trésor.

La Loi Jones White, votée en juin 1928 par le Congrès élargit les dispositions précédentes; le fonds de prêt est porté de 125 à 250 millions de dollars, soit 6 milliards 250 millions de francs.

Aucun prêt ne sera fait pour une période supérieure à vingt ans. Tout prêt portera intérêt; si le navire est exploité exclusivement dans le trafic de cabotage, ou reste inutilisé, le taux d'intérêt sera fixé par le Board mais ne sera pas inférieur à 5 $\frac{1}{4}$ %; si le navire est exploité dans le trafic de concurrence, le taux sera le taux de rapport le plus bas (à l'approximation maximum de $\frac{1}{8}$ de 1 %) d'une obligation quelconque du Gouvernement portant une date d'émission

postérieure au 6 avril 1917 (excepté les postal-savings bonds), et non remboursée à l'époque où le Board accorde le prêt; on peut en déduire que le taux sera d'environ 2 1/2 %.

Le prêt accordé pourra atteindre les trois quarts du coût du navire à construire ou de la remise en état, de la transformation, de l'amélioration ou de l'équipement de navires déjà construits dans des chantiers privés ou des chantiers navals aux Etats-Unis.

Le Board exigera telle sûreté qu'il jugera nécessaire pour assurer l'achèvement de la construction ou des réparations du navire dans un espace de temps raisonnable et le remboursement du prêt avec intérêt lorsque celles-ci seront achevées; la sûreté comportera une hypothèque privilégiée sur le navire, qui devra contenir les conventions et stipulations appropriées pour assurer d'une manière convenable la conservation matérielle du navire, et sa protection contre des privilèges pour impôts, pénalités, procès ou responsabilités de quelque nature que ce soit qui pourraient nuire à la sûreté donnée pour la dette. Elle devra également contenir toutes autres conventions et stipulations que le Board pourra prescrire, y compris une stipulation pour l'échéance immédiate de la dette entière, pour des causes à énumérer dans l'hypothèque.

Le Board exigera également que le propriétaire du navire veille à ce que celui-ci reste assuré contre la perte ou dommages par incendie et tous autres risques; cette assurance sera faite payable au Board et ou aux autres parties, suivant ce que l'intérêt fera apparaître.

Une disposition ajoute que l'art. 11 du Merchant Marine Act 1920, tel qu'il était en vigueur avant la promulgation de

la Jones White Act, n'est abrogé en ce qui concerne les prêts effectués conformément à cette loi.

Ces fonds de prêts accordés en vertu du Merchant Marine Act 1920 et au Jones White Act ont rendu de grands services à l'armement américain en lui permettant d'emprunter des sommes considérables à des taux très réduits.

D'ailleurs le Crédit Maritime semble être la seule forme d'aide à la Marine Marchande qui ait eu quelques succès aux Etats-Unis. Le Merchant Marine Act 1920, entre autres dispositions prises pour favoriser le développement de la Marine Marchande prévoyait, dans son art. 28, l'autorisation aux chemins de fer américains d'établir des tarifs préférentiels pour les marchandises d'importation ou d'exportation qui ont effectué ou qui doivent effectuer leur trajet maritime à bord d'un navire de nationalité américaine, et dans son art. 34, la faculté d'établir des droits de douane différentiels sur les marchandises importées à bord de navires américains ou de navires étrangers. Les grandes nations intervinrent et menacèrent de prendre des mesures de représailles, aussi la plupart des dispositions du Jones Act restèrent-elles inappliquées. Les Bills Greene essayèrent de créer une politique de subvention : primes à la construction, compensation d'armement, exemption d'impôts. Les billes Green ou subsidy Bill furent rejetés par le Congrès.

Des millions de dollars furent encore dépensés en pure perte pour l'entretien de la flotte d'Etat du Shipping Board, mais une politique de subventions n'a pu être suivie en ce qui concerne l'armement privé, seule politique qui, conjuguée avec l'institution du Crédit Maritime, pourrait rendre viable la Marine Marchande américaine.

JAPON. — Jusqu'à présent, il n'existe pas d'institution de Crédit Maritime, mais toutes les fois que l'intérêt national est en cause, le Gouvernement soutient largement les compagnies de navigation. C'est ainsi qu'il a accordé à la Kokusai Kisen Kaisha un prêt de 29.200.000 yen à 6 % lors de la fondation de cette dernière pendant la guerre; cette même compagnie s'étant trouvée en 1925 dans une situation peu favorable, le Gouvernement lui a fait remise de la moitié du taux de l'intérêt. En 1927, la Compagnie a obtenu une remise totale du montant des intérêts jusqu'au moment où elle se trouvera en mesure de remplir les stipulations du contrat qu'elle a conclu avec le Gouvernement.

Après la guerre, en 1921, il y eut un resserrement de crédit considérable. Par suite de la dépréciation du tonnage, la Banque Industrielle du Japon, la Première Banque et la Quinzième Banque qui auparavant consentaient à ouvrir des découverts importants garantis par une hypothèque sur le navire, renoncèrent à ces opérations. En 1926, les compagnies d'Assurances japonaises se sont déclarées prêtes à faire l'avance de la moitié du prix d'achat des navires, à la condition que l'acquéreur leur en confie l'assurance. Le taux de l'intérêt a été fixé à 9,12 % par an et le montant de l'emprunt est couvert par une hypothèque sur le navire.

Le Gouvernement, reprenant des projets qui ont été élaborés au cours des vingt dernières années, a déposé à la fin de 1927 un projet de loi dont les grandes lignes peuvent être exposées comme suit :

Une banque spéciale et semi-officielle sera créée, avec un capital autorisé de 30 millions de Yen. Les actions seront au nombre de 600.000, dont le Gouvernement prendra la moitié, les autres étant émises sur le marché. Pendant la première

année de fonctionnement de cette institution de crédit, l'Etat versera un premier acompte de 5 millions de Yen, et le public sera appelé à souscrire une somme de 3.750.000 Yen. Au cours des cinq années suivantes, le reste de la somme sera versé.

Les armateurs pourront obtenir des avances à la condition que les navires offerts en garantie des emprunts aient plus de 1.000 tx. de jauge et moins de quinze ans d'âge. L'intérêt sera de 6 % pour les fonds destinés à la construction de nouveaux navires. Tous les emprunts devront être remboursés dans un délai de dix ans (1).

§ 2. — Allemagne — Italie

ALLEMAGNE. — Alors qu'en 1914 la flotte allemande s'élevait à 5 millions $\frac{1}{2}$ de tonneaux, elle fut réduite à 612.000 tonneaux à la suite des livraisons aux alliés conformément au Traité de Versailles. Aujourd'hui ce tonnage est supérieur à celui de la flotte marchande française.

Certes, il faut savoir admirer nos anciens adversaires pour les résultats que leurs qualités de méthode, de discipline, d'organisation et de patriotisme même ont permis d'obtenir dans des circonstances difficiles, mais il faut ajouter que ces efforts auraient été stériles s'ils n'avaient pas rencontré auprès des Pouvoirs Publics l'appui le plus sûr sous des formes diverses. En dehors des subventions avouées dont on parlera plus loin, il en existe d'occultes sur lesquelles on ne peut guère fournir de renseignements précis, mais qui n'en constituent pas moins pour la Marine allemande une aide efficace.

(1) Nous croyons pouvoir affirmer que ce projet n'a pas encore été voté.

Dès 1917, furent votées des mesures facilitant le remplacement des unités perdues depuis le début de la guerre, puis en 1920 l'accord de Renchérissement; en 1921 le Reichstag adoptait le Compromis avec l'armement qui complétait les dispositions des deux textes antérieurs. Une somme de 11.97 milliards de marks fut mise à la disposition des armateurs allemands qui avaient espéré une somme de 37 milliards de marks, somme qui aurait été nécessaire pour reconstruire la flotte d'avant-guerre. Quoi qu'il en soit, au 30 juin 1924, la flotte allemande atteignait un total de 2.953.000 tonneaux, ayant subi les modifications suivantes :

30 juin 1920	672.671 tx. bruts
30 juin 1921	717.450 tx. bruts
30 juin 1922	1.887.408 tx. bruts
30 juin 1923	2.590.073 tx. bruts
30 juin 1924	2.953.671 tx. bruts

En 1923 et 1924 les commandes se raréfièrent sur les chantiers allemands; aussi le Gouvernement décida-t-il d'instituer un système de crédits à l'armement en janvier 1925. Cependant le premier essai de Crédit Maritime date de 1922. Le Gouvernement accorda alors aux petits armateurs des prêts ne pouvant dépasser 150.000 marks par navire, et garanti par une hypothèque sur ce dernier. L'intérêt était fixé à $2 \frac{1}{2} \%$ et le taux d'amortissement à $1 \frac{1}{2} \%$. Au cas où le prêt accordé était inférieur à 100.000 marks, le tiers de son montant pouvait être accordé à titre gratuit.

En janvier 1925, on développa sur une échelle beaucoup plus vaste les crédits à l'armement; le texte de la note qui fut envoyée par le Ministre de l'Economie aux Compagnies allemandes était libellé comme suit :

« Il sera accordé à valoir sur le fonds de renouvellement

de la flotte de 50 millions de marks prévu pour diminuer le chômage sur les chantiers maritimes et pour assurer le maintien de l'effectif actuel de la flotte de commerce allemande, des prêts aux armements pour la construction de nouvelles unités sur les chantiers allemands, et ceci d'après les directives suivantes :

1° Les prêts ne peuvent être accordés que sur la base d'un contrat de construction. Ce contrat de construction doit être soumis, avant la signature, au Ministère de l'Economie du Reich, afin d'en obtenir le visa ; le Ministère de l'Economie obtiendra, à son tour, l'adhésion du Ministère du Travail.

En ce qui concerne l'établissement des prix, il y a lieu de veiller à ce que les chantiers allemands ne soient pas plus chers que les chantiers étrangers. Avant la conclusion du contrat de construction, la Compagnie d'Armement devra se procurer les offres de plusieurs chantiers et devra à l'occasion, en vue de la comparaison des prix, demander également l'offre d'un chantier étranger. Les administrations d'Etat s'inspireront dans leur décision, de la nécessité d'assurer d'une façon aussi égale que possible le travail dans les différents chantiers.

Les navires seront construits sous la surveillance du Germanischer Lloyd. Les armements devront adhérer aux arrangements que le Gouvernement pourra conclure dans le domaine social avec les Syndicats des Armateurs et des Chantiers. Pour l'installation et l'équipement de leurs navires, les compagnies de navigation devront s'efforcer également d'utiliser dans la mesure du possible, l'industrie de l'intérieur de l'Allemagne.

2° Les prêts pourront être accordés jusqu'à concurrence de 50 % du prix convenu avec les chantiers. Le paiement aura

lieu par échelons et de telle sorte que chaque fois, le Gouvernement versera 50 % du montant échu à payer aux constructeurs, en échange de la preuve que les travaux de construction ont véritablement avancé.

3° Sur les fonds mis à la disposition du Reich, 6 millions de Reichmarks seront prélevés comme *fonds de disposition*. Ce fonds servira à accorder, particulièrement aux petits armements, des prêts plus élevés de façon à assurer également le travail des chantiers de moindre importance.

4° Les prêts seront accordés pour une durée de cinq ans à partir du moment de la livraison du navire, et devront être remboursés sur la base-or. Après le délai de cinq ans, les prêts pourront être renouvelés pour une nouvelle période de cinq ans, à des conditions qui seront fixées à nouveau.

Pendant la construction des navires, l'emprunteur aura à payer 1/2 % d'intérêt.

Pour la première année après la livraison du navire 4 %;

Pour la deuxième jusqu'à la troisième 5 %;

Pour la quatrième jusqu'à la cinquième 6 %;

Toutefois ce taux devra être à chaque moment inférieur de 1 % au taux de l'escompte de la Reichbank. Si ce taux d'escompte tombait au-dessous de 5 %, c'est lui qui serait appliqué. Le paiement des intérêts devra avoir lieu deux fois par an après réception des fonds.

6° L'emprunteur devra fournir, pour le remboursement des fonds avancés, une garantie suffisante. Au cas où une première hypothèque sur le navire existe déjà, une deuxième hypothèque sera considérée comme suffisante. Pendant la construction, si aucune garantie n'était fournie, le navire resterait pour moitié propriété du Reich.

7° Les demandes de prêts doivent être adressées au Ministère de l'Economie.

8° Les navires qui seront construits grâce à ces emprunts ne pourront être vendus pendant les dix ans qui suivront leur construction sans le consentement du Ministère de l'Economie. L'autorisation pourra être refusée si le prêt, ainsi que les intérêts, n'ont pas été remboursés au préalable. Il en est de même en ce qui concerne la vente de participations de navires pour les navires qui auront été construits à l'aide des fonds du Reich.

9° L'octroi d'un prêt est facultatif et ne constitue pas un droit.

10° Les directives précédentes peuvent être modifiées à tout moment.

« Le Ministère de l'Economie a l'intention de calculer la part qui revient à chaque armement d'après la valeur du tonnage telle qu'elle a été établie au 1^{er} juillet 1924 (y compris les navires en construction). Pour le calcul de cette valeur, on prendra pour base, l'estimation qui fut faite, pour un autre motif, au 1^{er} juillet 1924, par l'Association des Armateurs allemands. D'après cette estimation, il resterait, après prélèvement du fonds de disposition mentionné ci-dessus, à la disposition de chaque armement, une somme égale à environ 10 % de la valeur de son tonnage à cette époque. Au cas où un armement ne demanderait pas à profiter de son droit au prêt, les autres armements bénéficieraient de sa part. Les décisions qui seront prises à propos de chaque contrat s'inspireront du désir de répartir, aussi également que possible, le travail entre les différents chantiers. Le droit à l'emprunt n'est pas transmissible. Par contre, les possesseurs de parts

d'armement représentés par un armateur correspondant pourront être considérés comme un armement.

Les contrats passés jusqu'au 1^{er} juin de la présente année (1925) absorberont 50 % des sommes disponibles; les autres constructions pourront être commandées plus tard ».

On fit à ce système les critiques suivantes : le prêt accordé ne s'élevant qu'à 50 %, l'armateur devait le plus souvent emprunter à un taux très élevé l'autre moitié du prix de construction. De plus, les prêts dans le projet primitif ne pouvaient s'élever qu'à une somme égale à 10 % de la valeur du tonnage de chaque entreprise au 1^{er} juillet 1924. Cette condition nettement défavorable aux petites entreprises fut supprimée.

Au premier octobre 1925, les 26 millions de marks de crédits accordés avaient permis la construction de 33 navires et 13 transformations ou réparations importantes. La subvention était épuisée le 15 octobre 1926.

Afin de ne pas priver l'armement de tout appui financier, il fut décidé de consacrer à de nouveaux prêts les intérêts des 50 millions de marks prêtés, soit une somme annuelle de 2.500.000 marks; les crédits à cause de leur montant minime furent réservés aux navires commandés entre le 31 octobre 1926 et le 31 mars 1927. Les commandes faites durant cette période dépassèrent toutes les prévisions et après des négociations avec les Etats qui devaient fournir 25 % du montant des subventions accordées, le Reichtag vota un crédit de 18 millions de Marks à répartir sur six ans pour les navires construits ou les grosses réparations effectuées dans le délai indiqué ci-dessus; l'armateur recevra une allocation de $3 \frac{1}{2}$ % du prix d'achat du navire pendant la période de construction et l'année suivante, somme réduite de 1 % par an

jusqu'à la sixième année à l'expiration de laquelle toute subvention cessera. Toutefois, si le prix du navire est compris entre un million et dix millions de marks, le taux de la subvention doit être inférieur d'au moins 2 % au taux d'escompte officiel de la Reichbank; si le prix n'est que de 100.000 à 1 million de marks, le taux doit être inférieur de 1 % au taux d'escompte officiel; si le prix varie de 20 à 100.000 marks, le taux de la subvention ne doit pas dépasser le taux de la Reichbank et enfin pour les prix inférieurs à 100.000 marks, le taux maximum peut dépasser de 1 % celui de la Reichbank. Pour les navires coûtant plus de 10 millions de Marks des conditions spéciales sont prévues. Ces stipulations ont pour but de réduire l'assistance de l'Etat en cas d'abaissement du taux officiel de l'escompte. Pour les deux paquebots transatlantiques de 46.000 tonnes commandés par le Nordeutscher Lloyd, le Bremen et l'Europa un prêt de 4.500.000 marks répartis sur trois ans a été prévu.

Le crédit de 18 millions de Marks a été porté ultérieurement à 22 millions 500.000 marks.

Depuis mars 1927, la presse allemande observe le silence le plus complet sur les résultats obtenus.

Le Gouvernement du Reich a complété les mesures favorables au Crédit Maritime en Allemagne en permettant, par la loi du 4 juillet 1926, l'hypothèque sur les navires en construction, dès que la quille du bateau a été posée et qu'une partie du prix de construction a été acquitté. De plus, afin de faciliter le développement de la flotte fluviale, l'Etat allemand, en octobre 1926, a prêté aux Banques qui s'occupent des opérations de crédit fluvial une somme de 6 millions de marks qui a été rapidement épuisée.

ITALIE. — Lorsque la guerre éclata, le tonnage de la flotte italienne s'élevait à 1.764.000 tonneaux environ. Les difficultés du ravitaillement du pays pendant la guerre attirèrent l'attention du Gouvernement sur le problème des transports; dès 1916, il prit un ensemble des mesures favorables à l'industrie maritime; en particulier exonération des droits de douane à l'importation des matériaux entrant dans la construction des navires, exonération pour les navires de charge de l'impôt sur la richesse mobilière et de la surtaxe de guerre pendant trois ou cinq ans suivant que les navires avaient été construits en Italie ou à l'étranger, augmentation des primes à la construction des navires de commerce. Le 30 septembre 1916 fut fondé par la Navigazione Generale Italiana, la Veloce, le Lloyd Italiano, l'Italia et quelques autres actionnaires moins importants, l'Institut italien de Crédit Maritime au Capital de 100 millions de Lires. Il est à noter que c'est là la première fois que fut créé un organisme destiné à procurer du crédit personnel à l'industrie maritime. La société avait pour but en particulier, soit de promouvoir de nouvelles entreprises, soit d'accorder des prêts garantis par des actions ou des obligations. L'Institut de Crédit Maritime a fait preuve de quelque utilité, mais il est difficile d'estimer le rôle qu'il a joué dans une mise en exécution du programme de constructions neuves. La fondation fut toutefois accueillie avec de vives critiques, car la Societa de Navigazione Generale Italiana qui possédait la moitié du capital de l'institut en avait aussi le contrôle absolu et aurait pu agir avec quelque arbitraire dans l'octroi des crédits.

Aussi le gouvernement voulut fonder une institution nationale et par le décret du 5 novembre 1916, il autorisa le consortium des Banques fondé en 1914 pour venir en aide aux

industries nationales à effectuer des opérations de crédit maritime; le total des avances ne pouvait dépasser 50 millions de liras; les prêts accordés ne pouvaient pas excéder 50 % de la valeur des navires et étaient garantis par un nouveau privilège.

Quoique ces mesures ne pouvaient avoir une portée très efficace, un ensemble de dispositions législatives favorables au développement de la marine italienne permit à celle-ci, malgré les 782.000 tonneaux qu'elle avait perdus pendant les hostilités, de posséder au 31 décembre 1920 un tonnage sensiblement égal à celui d'avant-guerre, en comprenant, il est vrai, les navires saisis sur les Autrichiens au début de la guerre. Mais l'armement italien, en butte à la crise qui frappait l'industrie maritime dans tous les pays dès 1920, vit augmenter ses difficultés par suite de l'anarchie qui menaçait l'Italie. Le gouvernement, cédant au parti extrême qui l'accusait de favoriser les entreprises capitalistes, rapporta certaines mesures favorables à la Marine Marchande en particulier celle relative à la surtaxe pour bénéfices de guerre. Ces mesures portèrent un coup néfaste à l'armement.

Le gouvernement fasciste désireux de venir en aide à la Marine Marchande autorisa, par le Décret du 30 octobre 1924, les armateurs concessionnaires des services subventionnés à contracter des emprunts au moyen d'obligations qui ne devaient cependant pas dépasser 40 % de la subvention donnée par l'Etat; la partie de la subvention nécessaire pour garantir le service des obligations devait être déposée à la Caisse de Dépôts et Prêts.

Le décret-loi du 24 mai 1926 permit aux Compagnies qui renonceraient à la faculté d'émettre ces emprunts de céder à des Sociétés financières une partie de la subvention de

l'Etat pour les opérations financières se rapportant exclusivement à la construction de navires destinés aux services subventionnés. Pendant les cinq premières années d'exercice du service maritime, la cession ne pouvait pas dépasser 40 % de la subvention postale encore due, ni le quart du capital versé, ni les trois quarts des navires donnés en gage ; au delà de cette période, la cession pouvait atteindre le triple du capital social, les autres limites restant les mêmes. Les Compagnies concessionnaires devaient donner en gage pour le montant de la cession, comme garantie à l'Etat, des navires leur appartenant en propre.

Un décret du 10 février 1927 porta la limite de cession à 60 %, au quadruple du capital versé et aux trois quarts des navires donnés en gages. L'amortissement du prêt consenti devait avoir lieu en vingt ans ou en dix ans suivant qu'il s'agissait des services subventionnés indispensables ou utiles.

Ces nouvelles mesures, qui avaient pour but de permettre aux compagnies de navigation subventionnées de trouver les fonds nécessaires pour la réalisation de leur programme de constructions neuves rendu difficile par suite de l'augmentation du prix des constructions maritimes, se révélèrent de nouveau insuffisantes. Par suite de la déflation, les compagnies de navigation ne pouvaient trouver à emprunter à l'intérieur du pays. Le gouvernement négocia un emprunt officiel à l'étranger par l'intermédiaire du Consortium de Crédit pour les Travaux Publics assumant toute la responsabilité de l'opération vis-à-vis des syndicats prêteurs. Cet emprunt dont le montant s'éleva à plus de 500 millions de francs fut placé le 22 mars 1927 sur le marché de Londres jusqu'à concurrence de £ 1.600.000 et sur celui de New-York jusqu'à concurrence de \$ 12.000.000. Les obligations sont remboursables à dix

ou à vingt ans. Les compagnies de navigation bénéficiaires des emprunts cèdent au consortium la part de la subvention nécessaire au service des intérêts et de l'amortissement (1).

Depuis 1926, les armateurs italiens qui avaient acheté en 1919 en Angleterre des navires en bois bénéficient de prêts qui leur ont été accordés par le Gouvernement, car par suite de la dépréciation de la lire, il leur a été impossible de faire face à leurs engagements; le Gouvernement a mis à leur disposition une somme ne devant pas dépasser 45 millions de lires, pour une durée maximum de 15 ans et portant intérêt à 5 %.

Le Gouvernement fasciste considéra comme insuffisantes les diverses mesures de Crédit Maritime qu'il avait adoptées; aussi le réorganisa-t-il dans le courant de l'année 1928, par le décret-loi du 5 juillet. Cette loi a de grandes analogies avec la loi française du 2 août de la même année; dans les deux lois, il s'agit uniquement de prêts hypothécaires effectués par l'intermédiaire d'un organisme spécial, le Crédit Foncier en France, un groupe de sociétés financières dont certaines relèvent de l'Etat en Italie; ces organismes n'ont cependant pas un monopole, les avantages de la loi s'appliquant aux em-

(1) La répartition du prêt a été la suivante :

Compagnia Italiana Transatlantica, Rome ..	Lires : 110.896.000
Societa Florio, Rome	110.896.000
Societa Lloyd Triestino, Trieste	90.147.000
Societa Italia di Servizi Marittimi, Rome	43.113.000
Societa Puglia, Bari	35.199.000
Societa Adria, Fiume	24.497.000
Societa Partenopea, Naples	5.533.000
Societa Anon, Industrie, Riunite, Ancône	5.443.000
Societa Eolia, Messines	5.443.000
Societa Navigazione Toscana, Livourne	4.903.000
Compagnia, Sarda, Gênes	4.363.000
Societa La Meridionale, Palerme	4.352.000
Societa Istria, Trieste	2.181.000
Societa Zaratina, Zara	2.181.000

prunts contractés auprès d'autres prêteurs. Ils émettent des obligations dans le public; en France, leur montant est fixé à un maximum de 200 millions par an pendant 5 ans, soit un milliard de francs; en Italie, le total est fixé à 400 millions pour 1928-29, à 300 millions pour 1929-30, et à 300 millions également pour 1930-31. Pour les trois années, le total est d'un milliard de liras, soit 1.340 millions de francs. Ainsi l'octroi des crédits sera concentré sur un laps de temps beaucoup plus court, trois ans au lieu de cinq.

L'objet du prêt est identique dans les deux pays; ils sont accordés pour la construction de navires par les chantiers nationaux ou pour l'acquisition à l'étranger de navires, soit neufs, soit déjà en service, pourvu que ces derniers n'aient pas plus de dix ans à compter de la date de leur lancement. Alors qu'en France le montant du prêt ne peut pas dépasser 85 % du prix de construction ou d'achat, en Italie le coût du navire peut être couvert entièrement par le crédit accordé; mais alors que dans le premier cas, le montant du prêt peut atteindre 70 % de la valeur des navires ou des immeubles donnés en gage, dans le second, le montant du prêt ne peut pas dépasser 60 % de la valeur des navires servant de garantie. De plus, en France, l'ensemble des prêts consentis à un même emprunteur ne peut pas dépasser 40 millions, sauf dans le cas où il resterait à la fin de chaque année, après l'attribution des prêts, des disponibilités sur le maximum annuel prévu. Cette limite n'existe pas en Italie.

Dans les deux législations, les prêts sont accordés sur première hypothèque et l'assurance des bâtiments formant la garantie du prêt a été prévue; en Italie, l'Institut exige une police d'assurance complétant la police ordinaire, et garantissant le montant intégral du prêt, même dans les cas d'applica-

tion des privilèges maritimes. Mais l'Institut a le droit de renoncer à la police spéciale si l'armateur offre des garanties suffisantes.

En France, nous avons vu que l'intérêt des prêts est déterminé « par le prix de revient, établi par le Crédit Foncier de France, des dernières obligations créées en vertu de la loi qui approuvera la présente convention, augmenté de 1 fr. par 100 francs » ; en Italie, les prêts seront consentis au taux en vigueur sur le marché commercial pour les opérations hypothécaires.

Nous ne reviendrons pas ici sur le mécanisme par lequel l'Etat donne son allocation d'intérêt en France ; en Italie, l'Etat contribue aux charges de l'emprunteur en versant à l'Institut prêteur 1 % par an sur les sommes qui lui sont dues pour les navires achetés à l'étranger et 2 $\frac{1}{2}$ % par an pour ceux à construire en Italie, en tenant compte de l'amortissement du prêt. Aucune charge minimum n'est prévue pour l'emprunteur et c'est là une des supériorités de la loi italienne.

La loi italienne prévoit certaines exemptions d'impôt pour l'Institut de Crédit Maritime. L'Institut paiera au fisc, à la fin de l'année, un pourcentage d'abaissement de 0,10 par 100 livres sur les sommes effectivement prêtées « à la place des taxes de timbre, d'enregistrement, d'hypothèques, de l'impôt sur la richesse mobilière, sur les intérêts des prêts, ou de toute autre taxe inhérente à la Constitution, ou au fonctionnement de l'Institut, aux opérations, actes et contrats, se référant à son activité. »

La contribution de l'Etat aux intérêts n'est pas due pour les navires destinés aux services subventionnés, ceux-ci re-

cevant déjà, sous la forme de subvention, de véritables allocations de la part de l'Etat.

La loi stipule en outre des dispositions spéciales pour l'hypothèque :

L'hypothèque sur un navire ou sur une partie de navire n'aura d'effet qu'à la condition d'être rendue publique par transcription sur le registre de l'Office Maritime auquel le navire est inscrit et par inscription sur l'acte de nationalité ou document équivalent. L'hypothèque peut également être constituée sur un navire en construction, mais, dans ce cas, elle est rendue publique par transcription sur le registre des constructions près l'Office portuaire de la Section Maritime dans le ressort de laquelle doit être exécutée la construction. L'une des dispositions les plus importantes du projet est celle qui permet aux créanciers hypothécaires de demander avant l'échéance le paiement du crédit propre dans le cas où le navire hypothéqué aurait souffert des avaries assez graves pour rendre l'hypothèque insuffisante à la sécurité du crédit, à moins que le débiteur n'offre des garanties supplémentaires appropriées.

Sauf convention contraire, le projet dispose que l'hypothèque s'étend également à l'indemnité due aux propriétaires en vertu des assurances sur les navires.

Le projet contient aussi quelques dispositions transitoires en vertu desquelles les contrats de mise en gage du navire, conclus avant la publication de la nouvelle loi, suivant les formalités établies par le Code de Commerce, conserveront leur pleine efficacité. Il en sera ainsi des privilèges sur les navires acquis ultérieurement à la publication de la nouvelle loi, qui conserveront leur rang, même vis-à-vis des privilèges acquis, en vertu de la loi nouvelle.

§ 3. — Etats Scandinaves — Etats Baltiques et autres Etats

LES ETATS SCANDINAVES. — Les Scandinaves et en particulier les Norvégiens ont toujours été attirés vers la navigation maritime. *La Norvège*, qui n'est peuplée que d'environ deux millions et demi d'habitants, avait en 1914 une flotte de 2 millions 626.000 tonneaux, par conséquent supérieure à la flotte française; en 1918, les pertes sous-marines la firent passer à 1.890.000 tonneaux; en 1928 elle atteignait 2 millions 538.000 tonneaux.

Les opérations de Crédit Maritime n'étaient pratiquées jusqu'en 1924 que par deux banques; la plus importante se trouvant à Bergen, l'autre à Oslo. D'après la loi norvégienne, la somme maximum que pouvaient prêter ces deux banques atteignait un montant global de 40 millions; les prêts étaient accordés au taux en vigueur sur le marché pour les prêts à long terme. Dans le courant de 1924, la banque de Bergen s'est trouvée dans l'impossibilité de consentir de nouveaux prêts, la totalité de ses disponibilités étant absorbée.

L'armement norvégien se serait ainsi trouvé privé de moyens de crédit à un moment où des constructions nouvelles étaient nécessaires. L'Association des Armateurs norvégiens créa, vers la fin de 1927, une grande Banque, la *Norges Shibshypothek A. S.* dont le siège est à Bergen et décida que la moitié du reliquat du fonds des assurances de guerre — qui atteint 22 millions de couronnes — fut réparti entre les armateurs ayants-droit, sous la forme d'actions d'une Banque de Crédit Maritime jusqu'à concurrence de 10 millions de couronnes et sous forme d'obligations à émettre par cette banque. Ces actions doivent porter intérêt à 5 % au maximum, et tous les bénéfices éventuels de l'entreprise devaient être employés

dans l'intérêt général de l'industrie maritime. La durée maximum des prêts est de 10 ans et peut s'élever à 50 % de la valeur du navire. Si le prêt est effectué pour l'achat d'un navire ayant plus de huit ans, le remboursement devra être fait le jour où le navire atteindra sa douzième année. Les prêts ne pourront être accordés que moyennant une hypothèque de premier rang et ne pourront s'appliquer qu'aux vapeurs ou navires à moteur, de fer ou d'acier, ayant une jauge minimum de 300 tonneaux bruts.

Dans les premiers mois de 1928, un projet dû à l'initiative gouvernementale a été soumis au Starting : une somme de 17 millions 600.000 couronnes portant le nom de fonds des navires et provenant de la vente en 1920 de trois unités appartenant à l'Etat, servirait à l'octroi de nouveaux crédits pouvant s'élever à 20 % de la valeur du navire. Ces crédits sont garantis par une hypothèque de second rang ; les navires bénéficiant déjà d'un prêt de la Banque de Crédit Maritime, l'armateur pourrait donc obtenir un prêt s'élevant à 70 % sur la valeur de ces derniers. Les sommes prêtées par l'Etat porteraient intérêt à 5 $\frac{1}{2}$ % et devraient être remboursées dans un délai de 10 ans. On estime qu'un total de 10 millions de couronnes serait suffisant pour permettre la réalisation de ce plan.

En Suède. — Le Crédit Maritime est pratiqué depuis longtemps par le Gouvernement, le système des prêts aux Compagnies de navigation ayant été organisé par une loi de 1903. Le montant des crédits alloués qui ne s'élevaient qu'à 5 millions de couronnes en 1903, s'est élevé à 20 millions après la guerre et à 23 millions en 1928. Les prêts sont accordés de préférence aux Compagnies qui assurent des relations avec l'étranger et qui font construire leurs navires sur les chantiers suédois ; cette dernière règle n'est cependant pas absolue. Ils

ne sont accordés que très rarement, au contraire, aux entreprises de cabotage. Avant d'accorder un prêt, le Gouvernement s'entoure de toutes les garanties désirables quant à la solvabilité de l'armateur. Les prêts sont consentis, en général, pour une période de huit ans et portent intérêt à 4 %. Aucun remboursement n'est demandé pendant les deux premières années. Pendant chacune des 6 années suivantes, il doit être procédé à un amortissement annuel égal au sixième de la somme avancée. Si ces délais sont dépassés, le bénéficiaire doit payer un intérêt de 6 % sur la somme qui reste due.

En dehors du fonds spécial de crédit, le Parlement suédois accorde, dans certains cas, des prêts importants aux Compagnies de navigation lorsque l'intérêt national l'exige.

Dans les derniers mois de 1928, un certain nombre de Compagnies de navigation suédoises ont projeté d'établir un Institut National de Crédit, destiné à fournir des capitaux aux armateurs, contre garantie hypothécaire sur les navires, le fonds de prêt d'état géré par le Gouvernement étant insuffisant. Le nouvel Institut aurait un capital minimum d'un million de couronnes et d'un maximum de trois millions, et en outre un fonds de garantie de 3 à 6 millions de couronnes.

Les promoteurs du projet ont fait appel au Gouvernement pour que celui-ci aide à la réalisation de leur plan, en demandant à l'Etat de fournir le fonds de garantie, contre émissions de bons par l'Institut projeté. Le besoin de compléter le fonds de Crédit Maritime d'Etat s'est surtout fait ressentir pour les armateurs de tramping qui ont rarement pu obtenir un prêt sur ce fonds. Le nouvel Institut pourvoirait à ces besoins en versant des fonds à l'armateur n'ayant que des ressources limitées en capital, possédant des navires de tramping et particulièrement du tonnage affrété à temps.

Au Danemark, il n'existe aucune banque de Crédit Maritime pour prêt à l'armement, alors que le Gouvernement accorde son concours aux chantiers de constructions maritimes, mais uniquement pour les navires construits pour le compte de l'étranger. Depuis l'année 1927, il existe un système de crédits à l'exportation, système qui a été étendu à l'exportation des navires; le Gouvernement garantit aux chantiers une somme pouvant aller jusqu'à 75 % du prix de tout navire construit pour compte étranger. L'acquéreur est ainsi autorisé à acquitter la somme garantie à raison de versements égaux, annuels ou semestriels, répartis sur une période de 6 années.

Les armateurs danois ont protesté contre ce traitement favorable donné à leurs concurrents étrangers. Les armateurs de voiliers, cependant, ont obtenu du Gouvernement l'affectation d'une somme de 500.000 couronnes pour la construction de nouveaux voiliers; chaque prêt pourra atteindre 60 % de la valeur du navire, avec un maximum de 30.000 couronnes. L'intérêt sera de 5 % et l'amortissement ne commencera qu'à l'expiration de la troisième année et à raison de 1/10 par an. Pour l'exploitation des navires, un autre crédit de 450.000 couronnes est mis à la disposition des armateurs : le montant maximum des prêts est fixé à 10.000 couronnes par navire, avec intérêt de 5 %. L'amortissement n'est dû qu'à la fin de la première année et doit se faire en trois ans, à raison de 1/3 par an. Les prêts de l'Etat sont garantis par une hypothèque sur le navire.

Il a été question depuis la fin de 1927 de créer au Danemark une banque hypothécaire maritime. Un groupe de financiers américains se seraient déclarés disposés à affecter une somme de 20 millions de couronnes à l'Institut projeté. Ces négociations semblent avoir échoué; mais un nouveau projet

datant de la fin de 1928 ne ferait appel qu'à des capitaux danois et ses promoteurs pensent que l'Etat participera à cette entreprise.

LES ETATS BALTIQUES. — *En Finlande*, les chantiers de construction qui, avant la guerre, les construisaient et réparaient les navires de guerre de la marine russe, ont subi une crise grave du fait que la Finlande est devenue indépendante et n'a plus eu cet élément essentiel de leur activité. D'autre part, les armateurs finlandais estiment qu'ils pourraient employer une flotte très supérieure à celle qu'ils exploitent actuellement.

En 1926, le Gouvernement a fait une enquête sur les mesures prises à l'étranger pour protéger l'industrie maritime; à la suite de cette enquête, le Gouvernement a soumis au Rigsdag un projet de loi qui a été adopté en avril 1928. La loi crée un fond national de crédit à l'armement de 100 millions de marks finlandais, auquel sera affectée pendant la période 1929-1933 une somme annuelle de 20 millions de marks; les prêts seront accordés aux armateurs pour l'acquisition de navires jusqu'à concurrence de la moitié de leur valeur, l'intérêt étant provisoirement de 6 % par an pour la partie du prêt non amortie, mais étant toujours de 1 % plus bas que l'intérêt le plus bas de la Banque de Finlande; cependant des prêts d'un montant supérieur pourront être accordés pour les navires particulièrement utiles au pays; dans ce cas, l'intérêt du prêt pourra être réduit, mais il ne pourra être inférieur à 4 %. Au cas où un navire encore à construire peut être obtenu dans le pays au même prix qu'à l'étranger, le prêt ne pourra être consenti que dans le cas où le navire sera construit sur un chantier national. La garantie de tout prêt

consenti sera une garantie bancaire solide ou une première hypothèque. Les prêts accordés après avis de l'Administration de la Navigation maritime par le Ministère du Commerce et de l'Industrie devront être remboursés par amortissements annuels commençant avec la troisième année du prêt. La durée du prêt dépendra de l'âge et de la navigabilité du navire ; mais elle sera établie de telle façon que le prêt soit remboursé dans la huitième année de sa durée.

En Esthonie, une loi votée en mai 1926, institue un fonds de prêt en vue de la construction, de la réparation ou de l'acquisition de navires de commerce. Le maximum des prêts pourra atteindre 50 % de la valeur du navire et l'intérêt a été fixé à 6 %. Le prêt devra être remboursé en dix ans, l'amortissement commençant à partir de la quatrième année. Les remboursements et l'intérêt des emprunts serviront à accroître le fonds des prêts jusqu'au jour où le maximum de 500 millions de marks esthoniens sera atteint, le surplus étant versé au Trésor.

En Lettonie, le Gouvernement letton a décidé, au début de 1924, d'accorder des prêts aux nationaux achetant des navires. Ces prêts peuvent atteindre 50 % du prix d'achat. En 1928, le Gouvernement a modifié les Statuts de la Banque Hypothécaire d'Etat pour permettre à cette dernière de consentir des crédits en vue de la construction ou de l'achat de navires de commerce.

AUTRES ÉTATS.— *En Hollande*, il existe des banques qui s'occupent spécialement de crédits hypothécaires sur les navires. Il n'existe pas une institution de Crédit Maritime, mais l'Etat a consenti des prêts à un taux d'intérêt très bas à cer-

taines Compagnies de navigation ou à certains chantiers maritimes.

En Belgique, il n'existe aucun organisme de Crédit Maritime; le Comité de l'Union des Armateurs Belges a émis en 1928 des vœux en faveur d'une loi établissant le Crédit Maritime; mais le Gouvernement belge, tout en se déclarant prendre ces désirs en considération, ne leur a jamais donné de suite.

Il n'existe également aucune institution de Crédit Maritime en *Espagne* et au *Portugal*, mais le Gouvernement portugais a maintes fois accordé son concours financier aux Compagnies de navigation. La Compagnie Nationale de Navigation a ainsi bénéficié en 1926 d'une avance de 37.800.000 escudos; la Compagnie Coloniale de Navigation en 1927, de 15.800.000 escudos; ces avances doivent porter intérêt à 6 %, la flotte et les installations des compagnies constituent le gage du prêteur.

La Turquie, nation cependant peu maritime, s'intéresse également au développement de sa Marine Marchande; une proposition de loi, élaborée au début de 1927 et sur laquelle le Parlement turc n'a pas encore statué, prévoit l'octroi de crédits aux armateurs qui ont acquis à l'étranger des navires ayant plus de 400 tonneaux de jauge brute, et dont la vitesse est supérieure à dix nœuds, pour les navires postaux, et à huit nœuds pour les navires destinés au trafic de cabotage. Ces bâtiments devront être munis d'appareils de téléphonie sans fil et n'avoir pas plus de quinze ans s'ils appartiennent à la première catégorie et plus de vingt ans s'ils appartiennent à la seconde. Au cas d'achat de navires neufs à l'étranger, le maximum des emprunts atteindra 40 % du prix

d'achat, et l'amortissement devra en être effectué en dix ans.

Depuis la guerre, les marines marchandes sud-américaines ont augmenté considérablement leur tonnage. *Le Brésil* donne son appui financier à l'armement national sous forme de primes et de subventions; presque toutes les lignes sont subventionnées par l'Etat, mais il n'existe aucun organisme de Crédit Maritime.

Au Chili, une loi du 9 janvier 1928, relative à l'octroi des primes à l'armement, autorise le Président de la République à contracter, pour le compte des Compagnies de navigation, les emprunts nécessaires à l'acquisition des navires, le maximum étant fixé à 60 % de leur valeur. Ces emprunts sont garantis par une hypothèque sur le navire et les sommes nécessaires pour le service des emprunts sont déposés par les Compagnies à la Trésorerie Générale de la République.

Conclusion

Toutes les grandes nations maritimes ainsi que les nations, qui avant la guerre, avaient une Marine Marchande à peu près inexistante, développent la construction navale nationale, comme nous l'avons vu au cours du dernier chapitre. Or, il existe dans le monde plus de navires que le trafic en nécessiterait, les Chantiers Maritimes ne produisent qu'une proportion qui souvent ne dépasse pas 50 % de leur capacité de production ; par suite de concentration et de rationalisation s'opère une élévation de capacité de rendement, qui représente un accroissement de l'offre mondiale des chantiers. Il semble donc paradoxal de développer encore la construction et l'armement par suite d'encouragements divers, dont le principal est le Crédit Maritime.

La raison en est que les divers pays maritimes ne veulent pas que leur Marine Marchande ait des difficultés à vaincre la concurrence internationale par suite d'une aide inexistante de la part de l'Etat ; mais le Crédit Maritime ne fait qu'améliorer les conditions d'exploitation de l'industrie maritime. La force principale d'une Marine Marchande peut tenir à différentes causes : soit l'organisation maritime et commerciale — (qui a fait la prospérité de la Marine Marchande hollandaise) —, soit la nature des produits exportés (les Allemands ont pu développer leur Marine Marchande par suite des besoins d'exportation de leur industrie lourde), soit les qualités de discipline des équipages (force principale des Ma-

rines scandinaves). Le Crédit Maritime ne pourra créer une Marine Marchande là où manqueront ces éléments. C'est ce qui explique pourquoi l'Angleterre qui les possède tous trois continue à être la première nation maritime. Les Etats-Unis et l'Italie, malgré les mesures de Crédit Maritime dont leurs marines ont été l'objet, ne peuvent posséder la Marine Marchande que leur puissance économique semblerait devoir leur concéder, la première par suite des difficultés d'exploitation provenant des hauts salaires et des exigences de l'équipage et aussi par suite d'un manque de traditions maritimes, la seconde à cause d'un fret d'exportation insuffisant.

L'Institution du Crédit Maritime en France était une nécessité, vu les mesures prises par les autres Etats. Il est difficile de savoir encore quels seront les résultats de la Loi du 2 août 1928 et quelles répercussions elle aura sur la situation de notre armement. Du 1^{er} août 1928 au 1^{er} mars 1929, 110 millions de prêts ont été accordés, dont 100 millions et demi pour constructions effectuées en France (dont 48 millions pour les paquebots, 37 pour les navires mixtes, 25 pour les cargos), 8 millions et demi pour constructions effectuées à l'étranger (dont 5 millions et demi pour les paquebots, 3 pour les cargos), 1 million pour achats de navires à l'étranger. Il est probable que soit absorbée la totalité des 200 millions qui peuvent être empruntés au cours de la première année.

Il est à remarquer que notre flotte s'élevant environ à 3.400.000 tonnes et l'âge maximum d'un navire ne pouvant dépasser vingt ans au maximum, il y aurait lieu de construire chaque année 150.000 tonnes pour assurer le remplacement normal des navires mis hors d'usage chaque année; or, la construction navale française ne s'est élevée qu'à 80.000 ton-

nes en 1928, ce qui constitue un accroissement considérable sur les années précédentes, mais qui cependant est nettement insuffisant puisqu'elle correspondrait à une perte de tonnage de 700.000 tonnes en dix ans.

On doit regretter assurément que le Gouvernement n'ait pas cru devoir faire plus en faveur de notre Marine Marchande et que sans aller jusqu'à rétablir le régime des primes à la construction, il n'ait pas donné dans le cadre même de la solution adoptée, une formule plus ample à son intervention. Au commencement de l'année 1929, la Commission d'Etudes de la Marine Marchande a examiné sur la demande de M. Forgeot, ministre des Travaux Publics de la Marine Marchande, la révision de la Loi du 2 août 1928 ainsi que les dégrèvements fiscaux qui devraient être accordés à notre Marine Marchande (ainsi qu'à la Pêche Maritime (1) et a remis à ce dernier le 29 janvier 1929 un projet de M. de Roussiers, Secrétaire Général du Comité Central des Armateurs; il propose la transformation du droit proportionnel de mutation en un droit fixe de 22 fr. 50, la suppression du droit d'importation sur les navires ainsi que sur les matériaux servant aux réparations, l'exemption de la taxe à l'importation représentative de l'impôt sur le chiffre d'affaires pour les importations de navires étrangers ne bénéficiant pas de la Loi du 1^{er} août 1928 (art. 1, 2, 3, 4); il étend dans son art. 5, l'exemption de l'impôt sur le chiffre d'affaires prévu par l'article 14 de la Loi du 1^{er} août 1928 (pour les affaires conclues par les armateurs français pour la construction des navires de mer dans les chantiers français et pour la construction en France d'appareils moteurs, de chaudières et d'appareils

(1) Nous ne mentionnons pas ici les dispositions relatives à la Pêche et au Crédit Maritime mutuel.

auxiliaires et accessoires) à la réparation ou à la transformation des navires de mer et à la fourniture aux chantiers français de matières premières et de produits destinés à la construction, à l'aménagement, à l'armement, à l'entretien, à la réparation ou à la transformation des navires de mer. Le projet propose, dans son article 8, de porter de 15 francs à 100 francs par tonneau la limite des frais de réparations autorisées à l'étranger et tend à faire disparaître la disposition réputant bâtiments étrangers les navires ayant subi des réparations supérieures à ce maximum; il organise une sanction nouvelle consistant dans le paiement des droits de douane afférents aux matières incorporées en chantier étranger. L'article 9 du projet fixe à un maximum de 500 francs par hectare les redevances domaniales payées au Trésor par les chantiers de construction navale pour les terrains faisant partie du domaine public sur lesquels ils sont établis. Ces redevances atteignent actuellement des chiffres élevés qui grèvent lourdement le prix de revient des navires construits en chantiers français.

Le projet de M. de Rousiers propose, en outre, de modifier la convention passée entre l'Etat et le Crédit Foncier sur les bases suivantes :

La charge de l'emprunteur pourra être inférieure à celle d'une annuité calculée au taux de 4 %; afin de faciliter la construction des vapeurs de charge sur les chantiers, le prêt sera effectué à un taux d'intérêt inférieur de 1 % à la moitié du taux réel. L'allocation de l'Etat, en cas d'achat de navires de plus de trois ans et de moins de dix ans d'âge, est la même que pour les navires construits en France, diminuée de 40 %, alors que d'après le régime de la Loi du 2 août 1928, l'allocation de l'Etat est actuellement la même que pour les constructions à l'étranger, c'est-à-dire que l'intérêt qui serait à la

charge de l'emprunteur pour une construction en France est augmenté de 3 %.

De plus, trois autres dispositions ont été adoptées par la Commission sous forme de vœux : le premier a trait au calcul des amortissements et des réserves figurant dans les bilans des entreprises de navigation maritime. On a vu que le Trésor n'admet pas que l'on calcule l'amortissement sur la valeur de remplacement, mais seulement sur la valeur inscrite au bilan et considère la différence de ces deux valeurs comme des bénéfices commerciaux soumis à la taxe de 15 %. Il semble possible d'admettre la constitution d'une sorte de fonds de remplacement qui serait soumis à l'obligation de emploi dans un délai fixé d'avance ; si à l'expiration de ce délai, les sommes imputées à ce compte n'avaient pas été effectivement employées à des remplacements de navires, elles rentreraient dans le compte des Réserves et seraient, par conséquent, soumises à la taxe sur les bénéfices industriels et commerciaux.

Deux autres vœux ont été formulés par la Commission, l'un en vue du rétablissement de la liberté de ventes des navires, l'autre au sujet de l'octroi par les grands Réseaux de tarifs réduits pour le transport de produits métallurgiques livrés aux chantiers navals maritimes et destinés à la construction des navires.

M. le Ministre des Travaux Publics a donné l'assurance qu'il s'emploierait à faire adopter ces textes qui donneraient satisfaction aux revendications de l'Armement et de la construction. Le Crédit Maritime modifié et le régime fiscal du navire étant ainsi allégé, la marine marchande française pourrait envisager l'avenir avec plus de confiance ; cependant, son développement dépend surtout d'une liaison étroite avec les exportateurs et les importateurs, de la bonne entente des Ar-

mateurs entre eux ainsi que de la rationalisation des chantiers qui leur permettra d'effectuer une diminution des prix de revient.

L'Armement français, a déclaré la Commission Extraparlémentaire, a le besoin vital pour se développer de s'établir dans les ports étrangers pour y trouver des points d'appui ; il faut pour assurer son expansion trouver à l'étranger une liberté d'action garantie par des accords économiques gouvernementaux.

Le Crédit Maritime certes est nécessaire et s'il était modifié tel qu'il a été indiqué, il pourrait aider efficacement au relèvement de notre Marine Marchande ; mais si nous ne voulons pas payer dans un avenir prochain le lourd tribut que nous payions aux Marines Marchandes étrangères avant la guerre, à titre de fret, et contribuer ainsi à développer le commerce et l'industrie des autres nations, il faut que les Pouvoirs Publics et nos Armateurs aient constamment à l'esprit la déclaration faite par une des personnalités les plus en vue du Monde Maritime à la Commission Extraparlémentaire : « Notre Marine Marchande sera établie suivant un plan international ou elle disparaîtra ».

Vu le Doyen,
BERTHELEMY.

Vu le Président,
NOGARO.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLETY.

Bibliographie

I. — DOCUMENTS OFFICIELS

Journal Officiel.

Documents et Débats parlementaires : Sénat et Chambre des Députés.

Rapport du Budget Général : Ministère des Travaux Publics, 2^e Section.

Ports, Marine Marchande et Pêche, 1928. M. Gratien Candace, 1929.

M. Robert Bellanger, rapporteur.

Rapport général de la Commission Extraparlementaire chargée de rechercher les mesures de nature à venir en aide à l'Armement, aux Chantiers Maritimes et aux Pêches maritimes, 1927.

Loi du 21 septembre 1793. Acte de Navigation.

Lois des 17 décembre 1814 et 18 avril 1816 portant création et relèvement des surtaxes de pavillon.

Lois des 30 janvier 1872 et 28 juillet 1873 rétablissant, puis abrogeant à nouveau les surtaxes.

Loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime.

Loi du 3 juillet 1877 et Décret du 2 août de la même année réglementant les réquisitions militaires.

Loi du 29 janvier 1881 inaugurant la protection directe par les primes.

Loi du 10 juillet 1885 modifiant celle du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime.

Loi du 7 avril 1902 portant renouvellement avec changement du régime protecteur de la Loi de 1893 et Décret du 9 septembre 1902 pour l'application.

Loi du 19 avril 1906 protégeant la première fois de façon distincte les deux industries de la Construction et de l'Armement, et Décret du 31 août 1906 pour l'application.

Loi du 17 avril 1907 réglementant le travail à bord et Décret du 21 septembre 1908.

Loi du 2 août 1919 fixant à huit heures la journée de travail à bord des navires et Décret du 24 février 1920.

Décret du 5 septembre 1922 révisant le Décret du 24 février 1920.

Décret du 31 mars 1925 abrogeant le Décret du 5 septembre 1922.

Loi du 2 août 1928 sur le Crédit Maritime.

II. — STATISTIQUES

Répertoire Général de la Marine Marchande dans tous les pays, 1928-1929. Publication annuelle du bureau Véritas.

Annuaire de la Marine Marchande publié par le Comité Central des Armateurs de France, 1928.

Lloyd's Register of shipping London.

III. — OUVRAGES, RAPPORTS ET CONFÉRENCES

MAURICE COLLIN. — La situation de l'armement maritime en France de 1914 à 1919. Thèse, 1920.

PIERRE GRASSIN. — Du Crédit Maritime et de son organisation en France. Thèse, 1921.

RENÉ LABRUYÈRE. — Notre Marine Marchande pendant la guerre, 1920.

RENÉ LABRUYÈRE. — La Protection de la Marine Marchande en France et à l'étranger par le Crédit Maritime, 1925 (Conférence faite à l'Académie de Marine).

HENRI LECONTE. — La Marine Marchande française et le Traité de Versailles. Thèse, 1925.

LYON-CAEN & RENAULT. — Traité de Droit commercial.

RIPERT. — Traité de Droit maritime.

PAUL DE ROUSIERS. — Les grandes industries modernes, les transports maritimes.

PAUL DE ROUSIERS. — Rapport à la Commission Extraparlimentaire de la Marine Marchande, 1922.

LOUIS ROUX. — L'Avenir de la Construction Navale et de l'Armement maritime en France.

MAURICE SARRAUT. — Le problème de la Marine Marchande, 1901.

THALLER. — Traité élémentaire de Droit commercial.

TRAMOND. — Histoire Maritime.

VERNEAUX. — L'industrie des Transports maritimes au XIX^e siècle et au commencement du XX^e siècle, 1903.

IV. — REVUES, JOURNAUX ET DOCUMENTS DIVERS

Bulletin d'information, Notes, Circulaires, Rapports publiés
par le Comité Central des Armateurs de France.
Janvier 1922-1^{er} Avril 1929.

Comptes rendus de l'Association des grands ports français.

Bulletin Quotidien de la Société d'Expansion Economique.

Revue de droit maritime comparé.

Revue politique et parlementaire.

Journal de la Marine Marchande.

Fair Play.

L'Exportateur Français.

Les Echos.

La Dépêche coloniale.

L'Economiste européen.

France-Transports.

Hamburger Anzeigen.

Le Journal des Débats.

Le Temps.

Table des Matières

LE CRÉDIT MARITIME

	Pages
<i>Situation présente de notre Marine Marchande : Construction et Armement. Importance du facteur « Marine Marchande » dans l'économie nationale. Le tonnage que justifie le commerce français. Qu'est-ce que le Crédit Maritime ? La nécessité de l'organiser en France</i>	3
CHAPITRE PREMIER. — <i>Les difficultés d'exploitation de l'Industrie Maritime française</i>	9
I. — <i>Rapide historique de l'aide apportée par l'Etat à notre Marine Marchande. L'Ancien Régime. La Restauration. Les lois de primes. Les difficultés d'exploitation : raisons d'ordre économique, douanier, géographique</i>	9
II. — <i>Les charges de notre Marine Marchande après la guerre :</i>	
1° <i>Charges du capital : Surcapitalisation du tonnage. Loi de 1877, calcul de l'amortissement, coût élevé de la construction française</i>	18
2° <i>Charges sociales : Loi du 2 août 1919 et autres dispositions relatives aux équipages</i>	21

	Pages
3° Charges fiscales : Achats et ventes de navires : droit de mutation et impôt sur le chiffre d'affaires, droit de douanes, droit d'importation. Pénalités en cas de réparation à l'étranger. Interdiction de sortie ..	22
4° Charges de Trésorerie	25
 CHAPITRE II. — <i>L'évolution de l'idée de Crédit Maritime en France avant et pendant la guerre</i>	 26
I. — Les sûretés réelles en droit maritime français.	26
II. — Le projet de M. de Monzie	31
III. — Le projet de MM. Desplas et Thierry	40
 CHAPITRE III. — <i>L'évolution de l'idée de Crédit Maritime en France après la guerre</i>	 48
I. — Les projets de l'Armement et du Crédit Maritime et fluvial. — L'avis de la Commission Extraparlamentaire	48
II. — Le projet de M. Meyer, sa critique. — Le contre-projet de M. Charles Leboucq. — Les travaux de la Commission Interministérielle et ceux de la Commission Extraparlamentaire ..	60
 CHAPITRE IV. — <i>La loi Tardieu du 2 août 1928</i>	 76
I. — Elaboration	76
II. Exposé	80
III. — Critique	97

	Pages
CHAPITRE V. — <i>Le Crédit Maritime à l'Etranger</i>	
Les diverses formes que revêt le Crédit Maritime à l'étranger	103
I. — Angleterre. Etats-Unis. Japon	105
II. — Allemagne. Italie	113
III. — Etats Scandinaves. Etats Baltiques et autres Etats	127
CONCLUSION	135
BIBLIOGRAPHIE	141
